IDEI CONTEMPORANE

ARNOLD TOYNBEE

ORAŞELE ÎN MIŞCARE

Prefaţă de
Acad. EMIL CONDURACHI
Postfaţă de
CRISTIAN POPIŞTEANU

Traducere din limba engleză de
LEONTINA MOGA

19 7 9

EDITURA POLITICA
UUCURFŞTî

Coperta de VALENTINA BOROȘ

ARNOLD TOYNBEE
CITIES ON THE MOVE

Oxford University Press, London —
New York — Toronto, 1970

PREFAŢA

Lucrarea de faţă ocupă din multe puncte de vedere un loc aparte, substanţial diferit, în opera lui Arnold Toynbee. într-adevăr, Oraşele în mişcare — *problemă capitală şi, mai mult decît atît, de o stringentă actualitate — este o carte care dovedeşte o seamă de calităţi: spirit critic, confruntare judicioasă a unor situaţii şi aspecte proprii dezvoltării tuturor oraşelor din lume în trecut, în prezent şi în viitor, calităţi care, spre a o spune deschis de la început, contrastează adeseori în chip flagrant cu gîndirea idealistă, de multe ori mistică, ce apare la fiecare pas în opera acestui cunoscut specialist în domeniul filozofiei istoriei.*

De aceea, considerăm necesar să subliniem în chip succint trăsăturile generale ale gîndirii lui Arnold Toynbee şi ale poziţiei pe care concepţia sa o ocupă în istoriografia burgheză contemporană.

Opera fundamentală a lui Arnold Toynbee, Studiul istoriei — A Study of History, *apărută între 1934 şi 1954 în zece volume, încearcă să îmbrăţişeze întreaga istorie a omenirii, privită în special din punctul de vedere al istoriei civilizaţiilor. Trebuie subliniat faptul, evident pozitiv, că această operă depăşeşte cadrul strimt al istoriei europene şi cu atît mai mult cadrul ideologic şi politic reacţionar al unor aşa-zise civilizaţii inferioare şi superioare, concepţie reprezentată în special*

de istoricii rasişti.

Trebuie subliniat de asemenea că, în contrast cu opera filozofului german O. Spengler, Declinul Occidentului — Der Untergang des Abendlandes, *apărută imediat după primul război mondial, în condiţiile specifice prăbuşirii imperiului german, şi impregnată de un profund pesimism, opera lui Toynbee încearcă să sublinieze originalitatea şi vitalitatea tuturor civilizaţiilor istorice — după el, în număr de 30 —, civilizaţii care pot fi comparate între ele în condiţiile geografice şi umane proprii.*

Terminologia folosită în opera sa de Arnold Toynbee face apel la o seamă de elemente fie tehnice, fie spirituale, elemente a căror interacţiune ar explica geneza şi dezvoltarea fiecărei civilizaţii în parte. Unele dintre ele au apărut spontan ; altele au suferit influenţe venite uneori de foarte departe. Merită a fi subliniat faptul că Toynbee respinge teoriile potrivit cărora condiţiile geografice şi climatice au jucat în chip absolut un rol determinant în geneza civilizaţiilor sau în diferenţierea popoarelor. Din contră, el arată — şi nu putem fi decît de acord din acest punct de vedere cu Toynbee — că medii geografice asemănătoare pot constitui locul de naştere a unor civilizaţii deosebite, în timp ce alteori medii geografice deosebite cauzează efecte asemănătoare.

După Toynbee, soluţia acestei atît de complexe probleme constă în acţiunea comună a celor doi factori, pe de o parte mediul geografic, pe de altă parte omul şi natura în interacţiunea lor.

Mediul geografic exercită asupra omului un stimulent sau, spre a folosi termenul tehnic folosit de Toynbee, o „provocare" (Ying, challenge), *în timp ce felul în care omul reacţionează la această provocare a naturii reprezintă răspunsul său* (Yang, response).

Aceşti doi termeni, Ying şi Yang, de origine chineză, sînt întovărăşiţi în expunerea sa de numeroşi alţi termeni, a căror formulare este mai mult sau mai puţin precisă, ca de pildă stat universal, secesiune, schismă, dezintegrare, minoritate creatoare, minoritate dominantă, nemesis, eterializare, palingenezie, proletariat intern şi extern etc.

Dincolo de aceşti termeni, care uneori exprimă realităţi incontestabile, începe însă partea net idealistă, adeseori mistică, a operei lui Toynbee. Religiile universale — în special creştinismul, budismul, islamismul — ar fi jucat în dezvoltarea civilizaţiilor un rol mai mare decît acela al realităţilor materiale. Este de subliniat de asemenea ideea că „obiectul istoriei trebuie să fie nu naţiunile, nu statele naţionale independente şi suverane, ci grupele umane mai cuprinzătoare, civilizaţiile care îşi sînt teoretic suficiente lor înseşi, pentru explicarea şi înţelegerea cărora nu este nevoie să se recurgă şi la alte comunităţi şi pe care el le mai numeşte şi societăţi" [1].

Pasajul acesta reprezintă sinteza gîndirii lui Toynbee. Nu este în intenţia noastră de a intra în discuţia elementelor acestei concepţii, mai ales că unele dintre ele, ca de pildă rolul excesiv acordat religiilor — după Toynbee, viitoarea civilizaţie a omenirii ar trebui să fie o „Respu- blica Christiana" —, sau rolul personalităţilor în istorie, ne-ar duce prea departe. Ceea ce interesează în rindurile de faţă este faptul că, spre deosebire de propria sa teorie — aşa-zisa „teorie a civilizaţiilor paralele", care în fond ignorează existenţa unui proces unitar al istoriei lumii —, lucrarea Oraşele în mişcare *analizează cu mult mai multă perspicacitate şi adeseori cu*

I N. Bagdasar, *Teoreticieni ai civilizaţiei*, în colecţia „Sinteze sociologice", Bucureşti, 1969, p. 12.

multă înţelegere originea, rolul în trecut, în prezent şi în viitor al oraşelor.

în această ordine de idei, e bine să arătăm că în legătură cu dezvoltarea viitoare a oraşelor există, după cum se ştie, mai multe puncte de vedere, mai multe interpretări date de diverşi gînditori. In această carte, Toynbee prezintă un punct de vedere propriu, discutabil.

In mai multe rînduri Toynbee vorbeşte despre Ecumenopolis, „oraşul mondial", înţelegînd prin această noţiune una sau cîteva grupări de centre urbane din regiuni întinse ale globului. Avem de-a face aici cu una dintre expresiile modului naiv şi eclectic în care autorul concepe dezvoltarea viitoare. Totuşi, el nu pune în discuţie dezvoltarea naţiunilor sau afirmarea suveranităţii statelor. Ca şi la un alt mare savant, Albert Einstein, la Toynbee această viziune este mai degrabă umanistă şi sceptică decit anti-naţională.

E adevărat că nici în această lucrare nu lipsesc o seamă de confuzii sau de comparaţii nejustificate. Prima dintre aceste confuzii o reflectă felul în care autorul lucrării de faţă îşi imaginează apariţia însăşi a oraşelor. Exemplul cel mai concludent din acest punct de vedere îl constituie afirmaţia că aşezarea neolitică, puternic întărită, de la Jerihon, descoperire de-a dreptul senzaţională făcută acum două decenii, ar constitui „primul oraş" din lume. Mai ciudată apare afirmaţia că şi aşezarea — dealtfel foarte interesantă, dar foarte modestă — de la Lepenski Vir, de pe malul iugoslav al Dunării, ar trebui considerată, de asemenea, ca fiind un oraş străvechi.

Iată-ne deci obligaţi să reluăm, măcar în cîteva cuvinte, problema genezei şi caracterului social-economic şi politic al

oraşelor, problemă căreia Marx şi Engels i-au dat demult un răspuns clar, izvorît din concepţia materialist-dia- lectică şi istorică.

Cele mai vechi oraşe din istoria societăţii omeneşti au apărut nu în epoca orînduirii comunei primitive, cum afirmă Toynbee, ci în faza constituirii în Orient a acelei societăţi împărţite în clase antagonice, în care peste obştile sătеşti, reprezentînd adevăratele ei celule social-econo- mice, s-a dezvoltat o aristocraţie militară şi religioasă, în fruntea căreia a apărut ca şef suprem şi stăpîn absolut al pămîntului despotul oriental.

Peste, şi în contrast cu aceste obşti rurale, a.1 căror ritm de dezvoltare extrem de lent constituie un aspect specific, societatea a cunoscut ş-. o dezvoltare a vieţii urbane. Ea constituie, dealtfel, una din marile inovaţii pe care vechiul Orient le-a adus istoriei universale. Locul oraşelor în evoluţia social-economică a Orientului antic a fost deosebit de important. Dealtmin- teri, întreaga evoluţie a omenirii a cunoscut, o- dată cu apariţia primelor aglomeraţii cu caracter urban, o deosebit de importantă concentrare a anumitor forţe de producţie şi o diviziune tot mai accentuată a muncii.

„Baza oricărei diviziuni dezvoltate a muncii, mijlocite prin schimbul de mărfuri — spune Marx — o constituie separarea oraşului de sat. *Se poate spune că întreaga istorie economică a societăţii este rezumată în mişcarea acestei opoziţii..." [II]. Aceste rînduri sintetizează concluziile sale mai vechi, expuse încă din 1845 în* Ideologia germană. *Ele subliniau, pe lingă faptul separării oraşului de sat, şi procesul intern al noilor aglomeraţii urbane. De pe urma acestui proces, al cărui caracter dinamic apare în contrast cu ca-*

II K. Marx şi F. Engels, *Opere,* voi. *23,* Bucureşti, Editura politică, 1966, p. 363

racterul lent, aproape static, al aglomeraţiilor rurale, are loc apariţia claselor sociale, cu toate consecinţele lor social-economice, pe care le conţin în germene pentru întreaga istorie universală. „Cea mai mare diviziune a muncii materiale şi spirituale este separarea oraşului de sat. Opoziţia dintre oraş şi sat... străbate întreaga istorie a civilizaţiei pînă în ziua de azi. Odată cu oraşul s-a ivit necesitatea administraţiei, a poliţiei, a impozitelor etc... Aici s-a manifestat pentru prima oară împărţirea populaţiei în două mari clase, împărţire bazată nemijlocit pe diviziunea muncii şi pe uneltele de producţie. Oraşul reprezintă faptul concentrării populaţiei, a uneltelor de producţie..., în timp ce satul ilustrează tocmai faptul opus, izolarea şi fărîmiţarea"[III IV].

Fenomenul apariţiei primelor oraşe din Orientul apropiat prezintă o seamă de aspecte specifice, izvorînd din însăşi evoluţia anterioară a societăţii orientale. Constituirea şi evoluţia obştilor agrare, cu structura lor internă deosebită de cea mediteraneană, greco-romană, nu a putut evolua în chip spontan spre constituirea primelor aglomeraţii urbane. Marx a subliniat pe drept cuvînt rolul şefului statelor orientale în formarea lor. „In societăţile asiatice — scrie el —, unde suveranul este posesorul exclusiv al plusprodusului ţării, apar, datorită schimbului venitului său cu free hands *(braţe de muncă libere), cum le numeşte Steuart, oraşe întregi, care în fond nu sînt altceva decît tabere nomade"* [i]*. El subliniază în*

III* K. Marx şi F. Engels, *Opere,* voi. 3, Bucureşti, Editura politică, 1962, ed. a Il-a, p. 51.

IV *K.* Marx, *Bazele criticii economiei politice,* partea I, Bucureşti, Editura politică, 1972, p. 419.

aceeaşi operă şi însemnătatea comerţului exterior în crearea şi dezvoltarea acestor prime aglomeraţii urbane, comerţ exterior de care monarhia orientală, ca şi aristocraţia din jurul său nu se puteau dispensa : „Oraşe propriu-zise se formează, alături de aceste sate, numai acolo unde există o poziţie deosebit de favorabilă pentru comerţul exterior, sau acolo unde căpetenia statului şi satrapii săi îşi schimbă venitul (plusprodusul) lor pe muncă şi îl cheltuiesc ca fond al muncii" [V].

Acest plusprodus, realizat datorită creşterii producţiei în toate ramurile — creşterea vitelor, agricultură, meşteşuguri casnice —, a fost cel puţin în parte preluat de organele administrative ale colectivităţilor agricole. însuşirea acestui plusprodus şi sporirea cantităţii de muncă solicitată obştei • în vederea creşterii bunurilor obţinute pe această cale au constituit premisa primelor diferenţieri social-economice în sinul acestor comunităţi[1]*. Activitatea războinică şi prada obţinută în luptă — vite, chiar şi prizonieri, transformaţi în robi — accentuau acest proces de diferenţiere. O şi mai mare parte a acestui plusprodus, adunat în regiuni din ce în ce mai întinse, era însuşit însă de şeful statului, care concentra astfel în mîinile sale o rentă în produse pe care o folosea pentru propriul său consum, pentru distribuirea ei, tot în natură, în folosul celor din jurul său, demnitari şi slujitori, pentru meşteşugarii care lucrau în interesul său şi, în sfîrşit, pentru schimb. Ajuns în mîna şefului statului, acest plusprodus, ce-i revenea ca o rentă în produse, se transformă pentru prima oară în* marfă *destinată schimbului. Metalurgia aurului şi în special a bronzului, atît de*

V *Ibidem*, p. 426.

necesare fabricării de podoabe şi arme, dorinţa de a obţine unele produse de lux din regiuni mai îndepărtate (numeroase documente orientale de mai tîrziu reflectă o adevărată sete de pietre semi-preţioase), necesare unei afirmări cu caracter social, îi obligau pe aceşti şefi la intensificarea unor schimburi comerciale ce necesitau o tot mai mare cantitate de produse, obţinute sub formă de impozite de la comunităţile în subordine. Aceste necesităţi economice şi financiare explică dealtfel şi frecvenţa răz-boaielor de jaf din Orient, precum şi tendinţa de acaparare a noi teritorii, cu noi comunităţi [VI] [VII] *rurale şi urbane, destinate să sporească tezaurul acestor despoţi. Cu cit proprietarul întregului teritoriu îşi însuşea un plusprodus mai substanţial, cu atît sporea şi capacitatea lui de a-şi satisface nevoia de înarmare, de întreţinere a unei adevărate curţi de demnitari şi de slujitori. „în cadrul unor rînduieli în care cea mai mare parte a supramuncii — scrie Marx — este munca agricolă şi de aceea proprietarul funciar stăpîneşte atît supramunca, cît şi plusprodusul, venitul proprietarului funciar este acela care constituie fondul muncii pentru muncitorii liberi, pentru muncitorii manufacturieri (aici este vorba de meseriaşi) în opoziţie cu muncitorii agricoli^*[VIII]*. Această*

VI• Vezi F. Engels, *Originea familiei, a proprietăţii private şi a statului,* Bucureşti, Editura politică, 1961, ed. a V-a, p. 162.

VII[7] Vezi K. Marx, *op. cit.,* p. 425 : „O parte din supra- muncă aparţine căpeteniilor obştii, care în cele din urmă apar ca o *persoană,* şi această supramuncă se prezintă fie sub forma tributului etc., fie sub forma muncilor executate în comun pentru proslăvirea unităţii întruchipate în despotul real sau în fiinţa tribală imaginară care e divinitatea".

VIII K. Marx, *Bazele criticii economiei politice,*

concentrare de forţe militare, administrative, meşteşugăreşti şi negustoreşti în jurul persoanei despotului explică apariţia primelor oraşe orientale. Necesitatea de a consolida autoritatea politică a despotului pe tărîm ideologic a dus la construirea primelor temple mesopotamiene şi egiptene, după cum necesitatea de a pune ordine în administraţia fiscală a statului şi a marilor temple a dat naştere scrierii în Mesopotamia şi Egipt. Formarea primelor oraşe în Orient a coincis deci şi a fost determinată de evoluţia social-economică a societăţii orientale în perioada de tranziţie de la orinduirea comunei primitive la treapta superioară a unei societăţi împărţite în clase, înce- pînd mai ales cu mileniul al III-lea î.e.n., cînd se constituie pentru prima oară în Mesopotamia şi Egipt modul de producţie asiatic. Alte re-giuni ale Orientului — India, China, Persia etc. — vor urma aceeaşi cale de dezvoltare, determinată de evoluţia forţelor de producţie.

Alta a fost originea oraşelor antice greco-ro- mane, în care proprietatea privată asupra pă- mîntului constituie elementul specific. Acesta este elementul specific al orînduirii sclavagiste clasice, proprietarii de pămînt avînd singuri dreptul de cetăţenie, in timp ce străinii, fie chiar de aceeaşi origine — la Atena, metecii —, erau cu totul lipsiţi de drepturi civice. Cu atît mai mult erau lipsite de ele populaţiile supuse prin cucerire (hiloţii in Sparta oferă din acest punct de vedere un exemplu elocvent). Deşi Toynbee studiază diferitele forme de alegere a locului şi condiţiilor economice, politice sau administrative ale oraşelor antice, el nu ţine seama de originea şi caracterul diferit al ora-

---

voi. I, Bucureşti, Editura politică, 1972, p. 418—419.

şelor orientale faţă de cele greco-romane. Faptul acesta explică unele confuzii din anumite capitole ale lucrării. Dar această trăsătură merită a fi subliniată cu atît mai mult cu cit oraşele medievale europene au repetat, în condiţii întrucîtva deosebite, structura oraşelor antice. Există, însă, o deosebire esenţială între ele, datorită faptului că burghezia le-a asigurat o altă cale de dezvoltare, la capătul căreia vor apărea uriaşele aglomeraţii urbane din secolele XIX —XX.

In ciuda unor confuzii sporadice, permanenta comparaţie pe care o face autorul între diferitele tipuri de oraşe, între diferitele aspecte ale funcţiunii lor economice, sociale şi politice conferă lucrării de faţă un mare interes, mai ales acum, cînd procesul creşterii — uneori excesive — a vieţii urbane, ca urmare a revoluţiei tehnico-ştiinţifice, pune în faţa omenirii probleme deosebit de acute, ce se cer a fi rezolvate în condiţiile unei vieţi economice, sociale şi politice din ce în ce mai complexe.

Acad. EMIL CONDURACHI

CUVÎNT ÎNAINTE

Volumul de faţă apare sub egida Institutului pentru mediul înconjurător urban din cadrul Şcolii de arhitectură a Universităţii Columbia, într-una din colecţiile publicate de acest institut Mă bucură că lucrarea apare sub aceste auspicii, căci studiul mediului înconjurător urban şi al arhitecturii este de o importanţă vitală pentru viitorul omenirii.

Cartea îşi propune să analizeze actuala *explozie urbană* în lumina istoriei trecute a oraşelor. *Explozia urbană,* ca şi *explozia populaţiei,* de care este legată, constituie un fenomen senzaţional şi colosal, dar nu e un punct de pornire cu totul nou în istoria omenirii. Asemenea tuturor întîmplărilor din viaţă, ea reprezintă doar un fenomen în timp, care trebuie cercetat în raport cu trecutul pentru a putea fi pe deplin înţeles. Oraşul mecanizat este urmaşul oraşului tradiţional. Viitorul Oraş mondial, care îşi va întinde tentaculele în jurul globului, va fi o aşezare umană de acelaşi gen ca minusculele Jerichon, Ur şi Weimar. La scara sa nespus mai vastă, Ecumenopolis va fi tot un oraş, şi studierea asemănărilor şi deosebirilor dintre el şi predecesoarele sale ne-ar putea fi de folos pentru a încerca să învăţăm cum să trăim în acest oraş.

Considerînd lucrurile retrospectiv, istoria

aşezărilor umane ne apare ca un tot unitar, ce promite a fi o cale rodnică de abordare a studiului unificat al istoriei problemelor omenirii. Este o cale promiţătoare, deoarece *ekistica* constituie o bază comună şi un teren firesc de convergenţă a numeroase direcţii de cercetare, care pînă nu de mult erau urmărite mai mult sau mai puţin izolat unele de celelalte. Arhitectura, planificarea oraşelor, studiul comunicaţiilor, economia, sociologia, psihologia, medicina, biologia — toate sînt implicate, şi fie că sînt studiate separat sau asociate unele cu celelalte, este necesar să le studiem în dimensiunea timp pentru ca studiul să fie realist.

Iniţierea mea în *ekistica* o datorez d-rului Constantine Doxiadis, pionierul studiului unificat al aşezărilor umane, care a inventat o denumire nouă pentru o temă nouă. *Ekistica* e nouă în sensul că, adunînd laolaltă o serie de discipline anterior separate, a deschis noi orizonturi.

Prezenta lucrare, de proporţii reduse, n-ar fi fost, probabil, niciodată scrisă dacă n-aş fi avut norocul să fac cunoştinţă cu prof. Abrams cu prilejul croazierei organizate de dr. Doxiadis la Delos, în 1967. Aceste croaziere-conferin- ţe au oferit oaspeţilor d-rului Doxiadis posibilitatea de a întîlni cercetători din domeniul *ekisticii,* care au fost atraşi pe acest tărîm de interes comun, din diverse sectoare de cercetare. Spaţiul nu-mi îngăduie să-i enumăr pe toţi cei cărora le sînt îndatorat, dar nu pot să nu menţionez numele a trei savanţi de la care am învăţat multe, atît din discuţiile avute cu ei şi din expunerile făcute, cit şi din lucrările pe care le-au publicat.

Dacă lucrarea d-rului Doxiadis, *Ekistica,* apărută în 1968, ar fi fost scrisă de altcineva,

aş fi socotit că reprezintă opera capitală a autorului respectiv. Ea însumează o mare parte din lucrările d-rului Doxiadis apărute anterior ; este o operă cu caracter clasic, este monumentală. Cunoscîndu-1 însă pe dr. Doxiadis aşa cum îl cunosc şi fiind, de asemenea, informat despre unele lucrări pe care le are în pregătire, îmi dau seama că publicarea volumului despre *ekistică* e doar o etapă în calea sa, pe care a şi depăşit-o. Multe lucruri am învăţat, de asemenea, din lucrările prof. Charles Ab- rams : *„Man's Struggle for Shelter in an Ur- banized World* (Lupta omului pentru adăpost într-o lume urbanizată) şi *The City is the Frontier* (Oraşul este frontiera), apărute în 1964, respectiv 1965. Arareori se întîmplă ca una şi aceeaşi persoană să îmbine calităţi atît de diferite ca : puterea de viziune cu capacitatea de a mînui faptele şi cifrele, idealismul cu bunul-simţ sau compasiunea faţă de dramele umanităţii cu înţelegerea limitelor a ceea ce este posibil de realizat. Atunci cînd o asemenea îmbinare se produce totuşi, ca în cazul celor două personalităţi amintite mai sus, rezultatele sînt dintre cele mai fericite.

Prof. Jean Gottmann este a treia persoană căreia îi sînt cît se poate de îndatorat. Ne-am întîlnit pentru prima oară la Princeton, New Jersey, la Institute for Advanced Study. Una din croazierele d-rului Doxiadis la Delos ne-a prilejuit o reîntîlnire ; iar în prezent, prof. Gottmann deţine catedra de geografie de la Universitatea din Oxford, astfel îneît am devenit compatrioţi.

Datorez foarte mult lucrării prof. Gottmann *Megalopolis: The Urbanized Northeastern SeaboTd of the United States* (Megalopolis : Litoralul nord-estic urbanizat al Statelor Unite). Vastul material informativ de care dispune devine dublu de instructiv datorită spiri-

tului pătrunzător şi preciziei cu care îşi interpretează datele, iar ideile sale sînt explicate vizual printr-o mulţime de hărţi, planuri, scheme şi tabele. Prof. Gottmann şi Twentieth Century Fund (Fundaţia secolului al XX-lea), care deţine drepturile de autor, mi-au permis cu multă amabilitate să citez trei pasaje din *Megalopolis.* Le sînt recunoscător, căci în aceste pasaje prof. Gottmann ridică probleme importante în legătură cu teza susţinută de mine, şi aceasta cu mai multă autoritate şi într-un mod mai convingător decît aş fi putut eu s-o fac dacă aş fi încercat să îmbrac aceste probleme în propriile mele cuvinte. Citatele se află la p. 278, 281 şi 305. De fiecare dată am indicat într-o notă de subsol sursa şi toate referinţele necesare.

Vreau să folosesc acest prilej pentru a-mi exprima recunoştinţa şi unui al patrulea savant în domeniul *ekisticii,* pe care nu-l voi putea întîlni în carne şi oase şi al cărui nume nu-l cunosc, dar a cărui operă a constituit o sursă continuă de inspiraţie pentru mine, din momentul cînd am citit-o pentru prima oară, ca student la Oxford. Binefăcătorul necunoscut căruia îi adresez aici mulţumiri este autorul tratatului hipocratic despre *Influenţa diversităţii privind condiţiile atmosferice, apa şi habitatul* asupra vieţii umane.

ARNOLD TOYNBEE

Decembrie 1968

1. ORAŞUL TRADIŢIONAL ŞI ACTUALA EXPLOZIE URBANĂ

Titlul *Oraşele în mişcare,* pe care l-am dat acestei cărţi, ar fi putut părea paradoxal oricărui cititor din orice punct al acestei planete, la orice dată înaintea deceniilor de la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, şi chiar atunci, Anglia ar fi fost poate, pentru o perioadă de timp, singurul petic de pe suprafaţa Terrei unde aparentul paradox ar fi început să apară ca un fenomen contemporan obişnuit. în limbajul juridic tradiţional, *proprietatea mobiliară* a fost antiteza *proprietăţii reale* \ iar *proprietate reală* a însemnat teren şi clădiri, denumite *reale* în virtutea faptului că erau fixe.

Au existat păstori nomazi, care au trăit în tabere mobile alcătuite din aglomeraţii de corturi sau colibe, ce erau mereu descărcate şi înjghebate, apoi din nou demontate şi încărcate, în căruţe sau pe cămile, pe măsură ce hoarda, cu turmele şi cirezile ei, se deplasa pe orbita anuală între păşunile de vară şi cele de iarnă. Evreii şi creştinii cunoşteau acest mod de viaţă dintr-o sursă indirectă, din descrierea vieţii patriarhilor în cartea Facerii ; puţini dintre ei avuseseră însă prilejul să dea ochii cu o hoardă de păstori nomazi, fie poposind, fie în marş. Tabloul nomadismului din Vechiul Testament făcuse impresie asupra imaginaţiei lor, deoarece, din

punctul de vedere al acelor socie-

[1] In limba engleză *real estate* înseamnă proprietate imobiliară. — *Nota trad.*

tăţi sedentare, era un mod de viaţă ciudat şi excepţional. Tot astfel apărea in ochii oamenilor din toate celelalte societăţi sedentare ; or, încă de la începutul erei neolitice, populaţia sedentară a planetei a constituit marea majoritate a umanităţii. Culegătorii de hrană migranţi şi vînătorii care au supravieţuit, ca şi păstorii nomazi, care se separaseră de lumea sedentară, alcătuiau doar o mică minoritate. Populaţia sedentară nu lua contact în masă cu vecinii ei nomazi de pe suprafaţa terestră a globului decît în împrejurări catastrofice, cînd vreo hoardă nomadă năvălea pe neaşteptate din *deşert* pe *ogoare,* prădînd, ucigînd şi aşezîndu-se uneori doar ca să înrobească victimele lor sedentare, pînă ce nomazii tirani erau fie izgoniţi, fie asimilaţi.

Năvălirile acestea ale nomazilor din stepă reprezentau însă întreruperi excepţionale ale modului normal de viaţă sedentară şi, începînd din secolul al XVII-lea, au încetat cu desăvîrşire. în secolul al XVII-lea, cînd imperiile rus şi chinez s-au ciocnit în bazinul fluviului Amur, închizînd astfel cercul populaţiilor sedentare ce înconjurau marea stepă euroasiatică, modul de viaţă pastoral nomad a fost condamnat la pieire.

în zilele noastre, în Mongolia interioară, în Manciuria şi în Tibet, ultimii supravieţuitori ai nomazilor au fost absorbiţi de masa ţăranilor ; în Uniunea Sovietică au fost cuprinşi în gospodării colective şi în fabrici; în Arabia Saudită sînt atraşi în oraşele americane ale petrolului de salarii care pentru ei sînt fabuloase.

Majoritatea sedentară a omenirii a considerat desfiinţarea modului de viaţă nomad ca pe un lucru firesc şi, în general, a fost de acord cu ea. Dispariţia unei mobilităţi nomade arhaice, în contradicţie cu modul de viaţă obişnuit şi care pentru popoarele sedentare reprezenta o primejdie, a fost acceptată fără

părere de rău. Strămoşii noştri din secolul al XVII- lea, care au văzut începutul sfîrşitului nomadismului pastoral, ar fi fost miraţi şi probabil că nu le-ar fi venit să creadă dacă cineva le-ar fi spus că mobilitatea ce fusese desfiinţată în forma ei tradiţională pastorală avea să apară din nou în lumea sedentară pînă acum, sub- minînd stabilitatea ce a predominat fără întrerupere de cînd agricultura a atins un grad de eficienţă ce a făcut posibil să se cultive aceleaşi ogoare, an de an, în loc să se aplice tehnica primitivă a tăierii şi arderii pădurii, care smulgea o recoltă de pe luminişul fertilizat de cenuşa lemnului şi să se pornească apoi mai departe, pentru a proceda la fel pe alte terenuri cu păduri virgine.

Strămoşii noştri dinainte de secolul al XIX-lea ar fi fost nu numai surprinşi, dar şi dezorientaţi dacă şi-ar fi văzut descendenţii de astăzi abandonîndu-şi modul de viaţă sedentar, aşa cum nomazii pastorali îl abandonaseră cu vreo trei-patru mii de ani în urmă. Nu le-ar fi venit să creadă că o fiinţă umană, obişnuită să trăiască într-o casă stabilă, ar putea să se simtă mai bine călătorind într-o maşină. Oraşele de rulote din Florida zilelor noastre le-ar fi amintit străbunilor noştri de sălaşurile nomazilor, alcătuite din colibe sau corturi. Automobilistul, care îşi petrece mai mult timp în maşină decît în afara ei, ar fi considerat de către înaintaşii săi sedentari drept o nouă specie de monstru complex, tot aşa cum popoarele din America Centrală i-au considerat pe cei şase cavalerişti ai lui Cortes drept centauri. Orbita zilnică a actualului navetist între dormitorul său suburban şi biroul sau fabrica unde îşi petrece orele de muncă şi îşi cîştigă existenţa le-ar aminti de orbita anuală a păstorului sau văcarului

nomad ; şi ar socoti ca un lucru de neînţeles, mai mult chiar, înspăi- mîntător, ca populaţii sedentare *civilizate* să fie împinse de necesităţi economice ca să devină din nou peripatetice.

Strămoşii noştri ar fi fost însă şi mai uimiţi văzînd cum înseşi oraşele descendcnţilor lor, împreună cu locuitorii acestora, se pun în mişcare, căci, în concepţia lor, fundaţiile aglomeraţiilor de case din oraşe ar fi trebuit să fie tot etît de inamovibile pe cît erau copacii din pădurea Dunsinane [1]. Ei nici n-ar fi putut visa că într-o bună zi oraşele vor lua drept exemplu acţiunea legendară a acelei păduri sinistre, irupînd din zidurile lor înconjurătoare şi revărsîndu-se peste cîmpii, pentru a le pustii mai temeinic şi pe o mai lungă durată decît fuseseră vreodată pustiite de vreo hoardă nomadă. De asemenea, strămoşii noştri nu ar fi putut visa că oraşele aveau să se distrugă, în acelaşi timp, pe ele însele, transformîndu-şi inimile, pe vremuri sănătoase, în *slumsuri*[IX X] bolnave atît sub raport fizic, cît şi psihic.

Începînd din 1969, unii oameni din ţări tehnologic „avansate[1]* au început să-şi dea seama că oraşele noastre se află acum în mişcare şi să înţeleagă primejdia ce decurge de aici pentru bunăstarea omenirii şi poate chiar pentru supravieţuirea ei. Ne-am trezit cam tîrziu şi nu putem spune încă dacă nu e cumva prea tîrziu pentru a ne mai salva de sub tăvălugul oraşelor noastre mobile. Viteza cu care se mişcă oraşele de astăzi nu poate fi comparată cu cea a unui iceberg şi nici chiar cu cea a unei revărsări de lavă, ci cu viteza unei avalanşe. A existat, totuşi, măcar un om,

---

IX Aluzie la piesa *Machbeth* de W. Shakespeare. — *Nota trad.*

X *Slurn* (engl.) — cartier mizer, cu locuinţe degradate, insalubre, supraaglomerate, în metropolele occidentale. — *Nota trad.*

născut în Anglia înainte de sfîrşitul secolului al XVIII-lea, care şi-a dat seama de ceea ce se întîmplă şi a prezentat lucrurile ca un avertisment pentru contemporanii săi şi pentru posteritate. Vizionarul Ia care mă gîndesc este caricaturistul George Cruikshank, care s-a născut în 1792 şi a trăit pînă in 1878.

Printre tablourile ce atîmau pe scara interioară a casei înalte construite pe Westbourne Terrace din Londra, unde surorile mele şi cu mine ne-am născut şi am crescut, se afla un desen al lui Cruikshank — o gravură colorată, intitulată „Londra ieşind din oraş“ sau „Marşul cărămizilor şi al mortarului", cu o notă menţio- nînd că a fost desenat, gravat şi publicat de George Cruikshank la 1 noiembrie 1829. Copia gravurii poartă dedicaţia autografă a artistului : „Lui Joseph Toynbee Esq. F.R.S., cu cele mai bune sentimente din partea lui Geo. Cruikshank, 12 mai 1866“. Joseph Toynbee, bunicul nostru (1815—1866), a fost contemporanul mai tînăr al lui Cruikshank şi prietenul său. Acest desen era un dar cit se poate de potrivit, căci bunicul nostru, care a fost primul specialist de nas, gît şi urechi din Londra, era, totodată, şi unul dintre pionierii luptei, pornită cu în- tîrziere, pentru introducerea unor instalaţii sanitare elementare şi a altor mijloace de prim-ajutor necesare sănătăţii publice în noua sălbăticie urbană, pe care marşul cărămizilor şi al cimentului o crease într-o societate neavertizată şi nepregătită pentru o catastrofă produsă chiar de mîna omului.

în acest desen, inima Londrei, reprezentată prin cupola catedralei Sf. Paul şi prin vîrful Monumentului \ de-abia se zăreşte în fund, pe stînga, fiind aproape împinsă afară din cadru de aglomeraţia şirurilor de case din „Străzile noi“, ce înaintează implacabile spre privitor.

Casele din rîndul întîi, acoperite încă de schele, poartă deja placarde cu inscripţia „De închiriat". în prim-planul din stînga, un grup de burlane şi hornuri înaintează în rînd, iar

[1] O coloană înaltă de 67 m, ridicată în 1671—77 după proiectul arhitectului WREN, pentru a comemora Marele Incendiu al Londrei din 1666. — *Nota trad.*

conducătorul lor, mai înalt dccît restul, ţine în braţe o placardă înaltă, înfiptă în pămînt, pe care stă scris : „Acest teren e de închiriat pentru construcţii ; a se adresa d-lui Goth, fabricant de cărămizi, cartierul «Braţele zidarilor», Cîmpul Cărămizilor, Brixton". în spatele acestei placarde, o căruţă trasă de un cal descarcă gunoi, fiind autorizată de un anunţ care spune : „Aici se pot arunca gunoaie[XI]". Piesa centrală a compoziţiei e un cuptor care vomită cărămizi, ce cad în cascadă către dreapta tabloului, în forma unui arc de curcubeu. Sub acest arc se deschide o perspectivă de hornuri ce scuipă fum şi altă îngrămădire de case care roiesc în sus, pe Hampstead Hill. Aproape de vîrful dealului se află un indicator pe care stă scris „Hampstead", iar deasupra lui, următoarea inscripţie : „Mi-e teamă că îngrăditurile noastre nu ne vor putea apăra împotriva acestor barbari, care ameninţă să ne încercuiască şi să ne distrugă în toate felurile. Detaşamentele sînt deja pe drum". în prim-plan, chiar în faţa cascadei de cărămizi, trei varniţe vii au dat drumul unei dîre de fum, din care se înfiripă figura înspăimîntată a unei sălcii plîngînd : „O, sînt *mortar* rănită !" Ceva mai în fund, altă salcie, de asemenea pe moarte, dar ţinîndu-se încă în picioare, strigă : „Trebuie să părăsesc cîmpul". între această din urmă salcie şi alte două, aflate în extrema dreaptă, două stoguri de fîn vii, cu pantaloni şi ciorapi ţărăneşti, aleargă cît le ţin picioarele ; caută să salveze două furci şi o greblă. Primul din cei doi fugari exclamă : „Haideţi, căpiţelor, veniţi cu noi ; trebuie să plecăm mai departe, aici ne arde pămîntul sub picioare". Tovarăşul lui se agită şi strigă : „La dracu cu cărămizile astea fierbinţi ; o să ardă toate stogurile de

XI Jocuri de cuvinte intraductibile. — *Nota trad.*

fîn“ *. în faţa primului stog, două vaci, o turmă de oi şi cîteva gîşte fug şi ele. E, într-adevăr, timpul ca fiinţele acestea îngrozite s-o ia din loc, căci în prim plan se vede înaintând o roabă care duce altă roabă, un ferăstrău retează o salcie, iar îngrăditurile cad.

Tabloul îmi atrăgea privirea de fiecare dată, de miile de ori cînd am trecut pe lîngă el, ur- cînd sau coborînd scările, în primii douăzeci şi doi de ani din viaţa mea ; respira o vigoare şi o ferocitate impresionante, dar pe vremea aceea nu înţelegeam satira pe care o cuprindea. Explozia oraşelor, care începuse în Anglia la răscrucea dintre secolele al XVIII-lea şi al XlX-lea, oferise spiritului sensibil şi imaginaţiei sardonice a lui Cruikshank prilejul să demaşte şi să denunţe două mari tragedii de ordin general din viaţa omenirii — tragedii cu atît mai tragice cu cît omul e cel ce le provoacă omului, şi nu vreun destin inexorabil. Prima tragedie este că omul acceptă să devină victima mediului înconjurător artificial, pe care el însuşi şi l-a creat prin performanţele sale tehnologice. A doua tragedie constă în faptul că ar putea să evite măcar consecinţele cele mai nefaste ale acestei autovictimizări, dacă ar permite spiritului său de prevedere să-i învingă inerţia, în loc să aştepte — aşa cum face adeseori — pînă în ceasul al unsprezecelea şi uneori pînă în al treisprezecelea înainte de a se hotărî să caute o rezolvare relelor create de el însuşi, rele pe care, de obicei, vocea profetică neagreată şi de aceea neascultată a Casandrei i le-a prevestit de nenumărate ori.

Desenul lui Cruikshank nu a fost singurul avertisment primit, pe cînd eram copil, cu privire la faptul înspăimîntător că oraşul meu natal, Londra, se afla în mişcare. Deoarece familia mea nu era bogată, casa noastră, unde atîr- na tabloul lui Cruikshank, se afla în partea murdară şi neîngrijită de pe Westbourne Terrace. Aceasta era despărţită

de Westbourne Terrace cea elegantă prin calea ferată Great Western Railway, în punctul unde aceasta face ultima cotitură spre Gara Paddington. în copilărie, pe vremea cînd nu umblam încă pe picioarele mele, eram plimbat în cărucior de patru ori pe zi pe podul de peste calea ferată, în drum spre grădinile Kensington şi înapoi. De asemenea, mama mă ducea cu ea în vizită la o vecină şi prietenă care locuia în Westbourne Square. Fiica vecinei, care locuia împreună cu ea, era de o vîrstă cu mama, aşa că bătrîna doamnă Berry trebuie să fi fost din aceeaşi generaţie cu bunicul meu şi cu George Cruikshank. Obişnuia să povestească cum, pe vremea cînd era tînără căsătorită şi locuia în aceeaşi casă (o casă înaltă cu subsol, la fel cu a noastră), îşi ducea copiii să culeagă flori de cîmp pe malul rîului ce curgea în valea străbătută acum de calea ferată. Acest fapt istoric a făcut o impresie adîncă asupra mea, căci îmi era cu neputinţă să-mi închipui cum ar fi putut altceva decît şinele de cale ferată existente să ocupe depresiunea pe care o traversa podul familiar. Nu-mi venea să cred că această depresiune mai era încă o vale verde într-o vreme cînd această doamnă în viaţă, pe care o ascultam acum vorbind în salonul ei, era deja mamă de familie şi avea vîrsta mamei mele.

Amintirile doamnei Berry şi desenul lui Cruikshank ar fi trebuit să-mi deschidă ochii asupra a ceea ce se întîmpla cu Londra. Ştiam că în copilăria mea, în anii optzeci-nouăzeci, Londra era cel mai mare oraş din lume — în mod incontestabil, şi considerabil mai mare decît New Yorkul —, dar acest fapt nu îmi trezea un sentiment de consternare, ci de mîndrie. Eram mîndru de dimensiunile Londrei şi îi eram recunoscător pentru că în această competiţie a grandoarei fizice oraşul meu natal se menţinea în frunte, căci semnele

timpului nu se manifestaseră încă.

Judecind retrospectiv, este evident că indiciul epidemiei ce s-a abătut asupra Londrei şi a celorlalte oraşe mari şi în creştere ale lumii îl constituie felul şi volumul traficului de pe străzi ; iar în copilăria mea, circulaţia la Londra era încă arhaică. Pe vremea aceea, singurele vehicule mecanizate care circulau, nu pe şine, ci pe drum, erau tăvălugurile acţionate cu abur şi locomobilele. Trăsurile pe patru roţi şi cabrioletele nu fuseseră încă înlăturate de pe străzi de taxiuri, iar doctorul nostru îşi făcea vizitele, ca şi verişoara noastră înstărită din Westbourne Terrace, într-o trăsură cu doi cai şi vizitiu, nu într-o maşină condusă de proprietarul ei. Cînd s-au făcut săpăturile pentru Calea Ferată Centrală din Londra, primul dintre metrourile Londrei, pămîntul scos din tunel era cărat în căruţe cu două roţi şi un cal. Primul automobil produs pe scară comercială nu ieşise încă din atelier pe stradă, şi chiar după ce numărul maşinilor începu să crească, a fost necesar ca şuvoiul să se umfle şi să se transforme în revărsarea de vehicule mecanizate de după cel de-al doilea război mondial, pentru ca marele public să ajungă să-şi dea seama de problema oraşelor în mişcare, care obsedase mintea vizionară a lui George Cruikshank cu peste o sută de ani înainte. Problema nu a început să constituie o preocupare pe scară largă decît atunci cînd proliferarea mijloacelor de transport mecanizate, în oraşe cu străzi datînd din perioada calului, a făcut ca viteza potenţială a automobilului să fie lipsită de sens, deoarece el trebuia să se tîrască cu viteza de trap a decedatei trăsuri pe patru roţi.

Londra din jurul anilor 1890 era, bineînţeles, departe de a mai fi un oraş tradiţional. Nu

mai era nici măcar un oraş-capitală tradiţional — iar capitalele fuseseră oraşe tradiţionale de un tip deosebit. Cu toate acestea, Londra copilăriei mele păstra încă destule trăsături caracteristice ale oraşului tradiţional pentru ca să-mi pot imagina cum se desfăşura viaţa în Chero- neea lui Plutarh şi în Weimarul lui Goethe, aşa cum paleontologul e în stare să reconstituie întregul schelet al unui animal dispărut cu ajutorul unui singur fragment de maxilar sau al unei singure vertebre. După micul dejun obişnuiam să-1 pîndesc la fereastră pe domnul Hale, avocatul care locuia în casa de peste drum, plecînd călare la birou, pe calul ce i-1 aducea servitorul în faţa uşii. Adesea mă învîrteam pe lîngă şirurile de trăsuri, privind cum beau caii din jgheab şi cum se certau vrăbiile pentru tărîţele căzute din sacul ce atîma de căpăstrul calului.

Care sînt oare caracteristicile oraşului tradiţional — acel oraş normal încă ieri, iar astăzi depăşit ? Pentru a răspunde la această întrebare, ar trebui să definim mai întîi ce înţelegem prin însuşi cuvîntul „oraş“. Ce au în comun oraşele în care strămoşii noştri urbani au trăit timp de vreo cinci mii de ani şi actualele „con- urbaţii“ — o proliferare de megalopolisuri care în mod vizibil se află deja pe drumul unei contopiri în Ecumenopolis, unicul oraş atotcuprinzător de pe glob dintr-un viitor nu prea îndepărtat ? Nu prea îndepărtat, dat fiind că strănepoţii mei, dacă nu cumva şi nepoţii mei, vor ajunge să trăiască înzidiţi în această viitoare junglă construită de oameni din străzi, autostrăzi, parcaje şi clădiri înalte.

Un oraş e o aşezare omenească ai cărei locuitori nu pot produce, în cadrul limitelor oraşului, toate alimentele de care au nevoie pentru a trăi. Această trăsătură e comună

tuturor tipurilor de oraşe. E valabilă pentru Jerichon şi Me- galopolis, deşi aparent aceste două oraşe se aseamănă ca un pudel cu un dog danez sau o pisică domestică cu un tigru. Tigrul şi pisica sînt tot feline ; dogul şi pudelul sînt amîndoi cîini ; iar Megalopolis şi Jerichon sînt amîndouă oraşe. Dovada că ambele au dreptul la acelaşi titlu este că locuitorii Jcrichonului erau tot atît de puţin în măsură ca şi cei din Megalopolis să acopere în întregime necesităţile lor cu hrana produsă în limitele ariei pe care trăiau.

Cuvîntul „în întregime" reprezintă o precizare necesară, deoarece au existat oraşe a căror arie, demarcată de zidurile lor, era cu mult mai mare decît aria construită şi locuită, astfel incit cetăţenii puteau rezista unui atac îndelungat, datorită faptului că exista spaţiu pentru agricultură şi pentru păşunatul vitelor înăuntrul zidurilor de apărare. Rămăşiţele unor oraşe cu asemenea perimetre vaste, datînd din secolele de la sfîrşitul ultimului mileniu dinaintea erei noastre, se găsesc şi în nord-vestul Greciei, în regiunile cunoscute pe atunci sub numele de Aetolia, Acarnania şi Epir. Perimetre tot atît de vaste, datînd din secolele de la începutul mileniului al doilea al erei noastre, se mai află intacte în nord-vestul Indiei, în actualul stat Ra- jahstan. Aceste oraşe, ce reuşeau să se hrănească pe jumătate singure, erau însă o excepţie, căci e costisitor să construieşti şi să menţii în bună stare ziduri înconjurătoare, şi chiar dacă o comunitate urbană îşi poate permite cheltuiala necesară pentru construirea şi întreţinerea unui zid înconjurător foarte lung, acest tur de forţă duce, fără îndoială, la un eşec dacă scopul urmărit este de a produce suficientă hrană înăuntrul zidurilor pentru a hrăni

populaţia rezidentă. Căci, cu cît va fi mai lung zidul oraşului, cu atît mai numeroasă trebuie să fie garnizoana de pază ; prin urmare, avantajul obţinut prin extinderea ariei producătoare de hrană dinăuntrul zidurilor va fi, probabil, anulat prin creşterea numărului gurilor de hrănit.

De aceea, posibilitatea ca un oraş să se aprovizioneze cu hrană produsă înăuntrul propriilor sale limite este mărginită, chiar dacă limitele lui sînt extinse mult dincolo de partea construită şi locuită a ariei oraşului şi chiar dacă partea neconstruită a ariei cuprinde o oarecare întindere de pămînt pentru păşunat şi agricultură, în ceea ce priveşte realitatea istorică, atunci cînd a avut loc includerea unor terenuri producătoare de hrană înăuntrul zidurilor unui oraş, aceasta s-a înfăptuit de obicei incidental. In general, raţiunea includerii unor terenuri neconstruite înăuntrul zidurilor oraşului a fost nu de ordin economic, ci militar.

La Siracusa, de exemplu, zidurile oraşului au fost extinse de Dionysios I, între anii 403 şi 398 î.e.n., pînă la punctul strategic Euryalus, care controlează culmea Epipolae, platoul în formă de triunghi isoscel ce domină zona îngustă construită dintre poalele platoului şi ţărmul mării, în anii 414—-413 î.e.n., Siracusa, cuprinsă pe atunci înăuntrul unui perimetru mai mic de fortificaţii, abia scăpase de primejdia de a fi tăiată de hinterlandul[XII] său de către atacatorii atenieni. Aceştia aproape reuşiseră să construiască un zid de asediu, de la un ţărm la celălalt, de-a curmezişul platoului. Extinderea zonei interioare a Siracusei, înconjurată de ziduri pînă la Euryalus, făcea dificilă o repetare a

XII *Hinterland* (germ.) — regiune dindărăt. în cazul de faţă, zona din apropiere, de unde se aproviziona oraşul. — *Nota trad.*

încercării atenienilor de a împresura complet Siracusa dinspre uscat. Totuşi, Siracusa extinsă, după ce rezistase cu succes la mai multe încercări ale cartaginezilor de a o ocupa, fu cucerită, în cele din urmă, în anul 212 î.e.n. de romani, iar căderea ei s-a datorat faptului că locuitorii ei nu au putut alcătui o garnizoană destul de mare, care să apere în mod eficient întregul vast perimetru dionysian al oraşului lor.

La Antiohia, situaţia terenului era, în general, aceeaşi ca la Siracusa, dar cu trăsături mult mai pronunţate : suprafaţa construită şi locuită era tot o fîşie îngustă, situată în cîmpie, mărginită de valea Oronteului, de-a lungul malului sudic al fluviului, fiind însă dominată nu de un platou, ca la Siracusa, ci de un munte. La Antiohia, zidul oraşului a fost prelungit pînă în vîr- ful Muntelui Casius, aşa cum la Siracusa fusese extins pe culmea platoului Epipolae. Dar suprafaţa nelocuită inclusă în perimetrul Antiohiei pentru raţiuni strategice era încă şi mai puţin productivă decît pămîntul aspru calcaros din Epipolae. Era o coastă de munte abruptă şi stearpă, unde nici caprele nu găseau de păscut. Astfel, includerea Muntelui Casius în perimetrul Antiohiei, care se impunea din punct de vedere militar, a împovărat oraşul cu obligaţia de a asigura oameni pentru un zid peste măsură de lung, şi aceasta fără a-i oferi în schimb avantajul de a poseda o zonă producătoare de hrană înăuntrul zidurilor sale extinse.

Fortăreaţa Chittor a stăpînitorilor rajput era mai favorizată de natură decît Antiohia sau Siracusa. Chittor e un platou cu un sol mai fertil deeît cel din Epipolae şi cu un escarpa- ment mai abrupt decît flancul de sud al Muntelui Casius. în plus, poalele escarpamentului de la Chittor sînt apărate, aproape pe jumătate din lungimea lor, de un

rîu ce formează un şanţ natural. Dacă Antiohia ar fi fost tot atît de bine servită de fluviul Oronte sau Siracusa de ţărmul mării, aceste două cetăţi greceşti s-ar fi putut socoti norocoase. Cu toate acestea, nici Chittor nu s-a dovedit a fi de necucerit.

O excepţie care întăreşte regula conform căreia extinderea perimetrului unui oraş este dezavantajoasă pentru acesta o reprezintă inexpugnabilitatea Udaipurului, localitatea unde s-au strămutat stăpînitorii rajput din statul Mewar după ce împăratul mogul Akbar luase cu asalt bastionul lor Chittor şi le interzisese să-1 întărească din nou. Udai pur e un oraş fortificat de asemenea dimensiuni, încît ar fi mai just să-1 numim un canton fortificat în miniatură. Fortificaţiile lui, ca şi cele ale Chit- torului, sînt naturale. Udaipur e un bazin de pămînt roditor, înconjurat de un zid natural format din munţi ce necesită doar ici-colo să mai fie întărit de mîna omului. După ce aprovizionarea cu apă a Udaipurului a fost asigurată prin construirea unor lacuri artificiale, fortăreaţa nu a mai putut fi cucerită nici con- strîngîndu-o prin sete sau foamete, iar perimetrul format de munţii din jur era atît de vast, incit cu greu s-ar fi putut aduna o armată duşmană destul de numeroasă pentru a-1 asedia ; şi chiar dacă ar fi fost adunată, e probabil că nu ar fi putut fi aprovizionată nici chiar cu raţii minime. Cînd Aurangzeb, strănepotul lui Akbar, a încercat să cucerească Udaipurul, el nu a reuşit să reediteze victoria lui Akbar asupra Chittorului. Armata lui Aurangzeb a fost respinsă şi a trebuit apoi să se retragă în derută.

Perimetrul Udaipurului e excepţional de bine fortificat, iar zona cuprinsă înăuntrul lui e excepţional de fertilă şi aprovizionată din belşug cu apă. Există însă o situaţie care în timp de război se poate dovedi fatală şi

pentru cel mai bine întărit şi mai bine aprovizionat oraş. Chiar cuprinzînd o întindere neobişnuit de mare de pămînt producător de hrană înăuntrul perimetrului fortificat, un oraş ca Udaipur în timp de pace îşi va procura majoritatea proviziilor sale dintr-o zonă rurală din afara zidurilor de apărare ale oraşului, iar cînd această zonă va fi invadată, populaţia rurală, împreună cu turmele şi cirezile ei, se va refugia în interiorul fortificaţiilor oraşului, care în timp de pace constituie piaţa ei. Astfel, în timp de război, la populaţia civilă a oraşului şi garnizoana lui militară se va adăuga o hoardă de refugiaţi rurali, iar aceştia nu numai că vor face să crească în mare măsură numărul gurilor de hrănit, dar, aşezîndu-se în tabere, aşa cum vor fi obligaţi s-o facă, într-un spaţiu restrîns şi în condiţii lipsite de igienă, aglomeraţia lor va deveni cu siguranţă un focar de boli infecţioase, care se vor întinde eventual şi asupra comunităţii urbane permanente.

Aşa s-a întâmplat la Atena în cel de-al doilea an al războiului ateno-peloponeziac din 431— 404 î.e.n. Deoarece atenienii nu i-au putut înfrunta pe adversarii lor peloponezieni şi beo- ţieni în cîmp deschis, au fost obligaţi să evacueze regiunea rurală a Atticei şi să concentreze populaţia înăuntrul zidurilor lungi, care legau oraşul Atena de porturile sale Phaleron şi Pireu. Refugiaţii rurali se aflau astfel la adăpost de acţiunile duşmane ; perimetrul Ate- na-Phaleron-Pireu, deşi imens, a putut fi asigurat cu trupe, iar populaţia dinăuntrul perimetrului, inclusiv refugiaţii, a putut fi hrănită într-o oarecare măsură. (Zidurile lungi făceau posibil importul de alimente de peste mări pe căi de apă controlate de marina ateniană.) Catastrofa pe care guvernul atenian n-a prevăzut-o însă şi pe care n-a

putut nici s-o prevină, nici s-o învingă a fost ciuma bubonică care a izbucnit printre refugiaţi şi s-a răspîndit printre locuitorii permanenţi ai oraşului. în acest război, bacteriile au secerat mult mai multe vieţi de atenieni decît vecinii şi duşmanii lor greci.

Astfel, pe vremea cînd oraşele căutau să-şi asigure securitatea înconjurîndu-se cu ziduri circulare, s-a dovedit a fi imposibil ca locuitorii unui oraş să-şi acopere în întregime necesităţile cu hrana produsă în interiorul perimetrului fortificat al oraşului. Extinderea perimetrului unui oraş pentru raţiuni militare s-a dovedit a fi o soluţie dezastruoasă chiar din punct de vedere militar ; ea nu a reuşit să facă oraşul de- sine-stătător în ceea ce priveşte aprovizionarea cu hrană nici măcar în timp de pace şi, în plus, în timp de război, expunea populaţia sporită a oraşului primejdiei de a fi decimată de vreo boală infecţioasă mortală. Zidurile oraşelor au devenit o formă depăşită de apărare datorită mecanizării, care a început să pătrundă în viaţa oamenilor pe la sfîrşitul secolului al XVIII-lea, în primul rînd în Marea Britanie. în era actuală, cînd mecanizarea se dezvoltă în mod accelerat, zonele construite din oraşele lumii s-au extins atît de rapid, încît străzile al căror nume comemorează locul unde se aflau înainte zidurile oraşului — „Wall Street“ (strada Zidului) la New York, „London Wall“ (Zidul Londrei) şi „Barbican" [XIII] la Londra, circuitul „bulevarde- lor“ [2] din Paris — sînt cuprinse în prezent chiar în inima oraşului. Dacă s-ar construi astăzi un zid în jurul oraşului, ar trebui dărîmat chiar a doua zi, pentru a fi înlocuit cu unul mai cuprinzător,

---

XIII Fortificaţie defensivă, în special un turn, la porţile oraşului sau la capătul unui pod. — *Nota trad.*

* *Bollwerk* (germ.) — bastion. — *Nota trad.*

care, la rîndul său, ar trebui dat jos şi înlocuit cu altul; iar de cînd a fost inventat avionul, nici unul dintre zidurile succesive nu ar mai fi putut apăra în mod efectiv oraşul, chiar dacă ultimul şi cel mai cuprinzător dintre ele ar fi fost construit cu toată virtuozitatea tehnologică desfăşurată între cele două războaie mondiale pentru construirea liniei Maginot. Astăzi, oraşele nu mai sînt atacate şi apărate de pe pă- mînt, ci din aer.

Cînd în 1840—1844, Parisul, pe atunci deja în mişcare, a fost încins de regele Ludovic Filip cu o centură gigantică de metereze, construite de Vauban, aceasta încă mai putea avea o semnificaţie. însemna că Franţa era gata să intre în război împotriva unei coaliţii a tuturor celorlalte puteri europene în „problema orientală[1]". Parisul-fortăreaţă al lui Ludovic Filip a rezistat unui asediu în 1870—1871, dar, în cele din urmă, a trebuit să capituleze, nu în faţa tunurilor, ci din cauza foametei. Pe vremea aceea era un tur de forţă să hrăneşti populaţia Parisului, chiar numai timp de o săptămînă, cu alimente ce se puteau găsi în interiorul zonei cuprinse între metereze. în următorii cincizeci de ani, zidurile nu au făcut decît să împiedice dezvoltarea Parisului, fără să mai aibă vreun rol de ordin militar. După primul război mondial au fost demolate şi e evident că în 1940 nu ar fi putut fi de mai mult folos decît a fost linia Maginot, care nici ea nu a împiedicat căderea Parisului şi a Franţei.

în. 1870—1871, asediul Parisului a demonstrat (dacă era nevoie de încă o demonstraţie) că, şi în faza arhaică a erei mecanizării, oraşele modeme mecanizate în mişcare, ca şi tradiţionalele oraşe statice, împrejmuite cu ziduri, din trecut, nu erau în măsură să se hrănească cu alimente produse înăuntrul propriilor ziduri. Oraşele modeme mecanizate nu se pot hrăni nici măcar parţial, aşa cum

reuşeau s-o facă unele oraşe tradiţionale înconjurate de ziduri. Locuitorii unui oraş mecanizat trebuie să ducă o luptă neîncetată pentru a putea menţine un minimum de spaţii libere în interiorul oraşului, căci spaţiile urbane neconstruite sînt revendicate, în primul rînd, pentru traficul mecanizat; în al doilea rînd, pentru locuri de parcare a vehiculelor mecanizate ; în al treilea rînd, pentru parcuri şi terenuri de joacă. Nimănui nu i-ar trece prin gînd să propună delimitarea unui spaţiu intraurban pentru agricultură şi păşune, în vederea aprovizionării populaţiei oraşului cu hrană ! Pînă şi cele mai mari oraşe tradiţionale înconjurate de ziduri au dovedit, la o cercetare mai atentă, valabilitatea definiţiei conform căreia un oraş este o aşezare ai cărei locuitori nu pot produce, în limitele ei, toată hrana de care au nevoie. Valabilitatea acestei definiţii este, de asemenea, confirmată de oricare dintre giganticele oraşe mecanizate de astăzi.

Odată ce această definiţie e acceptată, rezultă că un oraş nu poate exista fără o sursă externă de aprovizionare într-un hinterland agricol destul de productiv pentru a produce o cantitate de hrană peste necesităţile populaţiei locale rurale producătoare, ceea ce înseamnă că nici un oraş nu a fost vreodată şi nici nu ar fi putut fi autonom din punct de vedere economic. Fiecare oraş trebuie să fie legat, prin mijloace eficiente de transport, de o zonă agricolă producătoare de surplus de alimente ; şi pentru a-i determina pe producători să livreze surplusul lor de alimente oraşului, trebuie să li se ofere in schimb mărfurile de care au nevoie sau pe care le doresc şi care sînt considerate de ambele părţi ca avînd valoare echivalentă. Alimentele nu pot constitui un *quid. pro quod* pentru oraş, dat fiind că furnizorii rurali nu au nevoie să le importe, iar consumatorii

urbani nu au de exportat. Singurele mărfuri pe care orăşenii le pot oferi producătorilor rurali de alimente sînt produsele manufacturate şi serviciile (comerciale, juridice, religioase, medicale şi, în unele cazuri, chiar administrative, deşi serviciile administrative ale oraşului nu sînt întotdeauna binevenite şi uneori sînt chiar impuse vecinilor rurali, împotriva voinţei lor). Oraşul trebuie să depună o activitate intensă pentru a produce bunuri şi servicii, căci alimentele, deşi reprezintă o necesitate primordială în viaţa omului, nu sînt, totuşi, singurele produse pe care populaţia urbană trebuie să le importe. Astfel, de exemplu, are nevoie şi de materiale de construcţie. (Chiar dacă face eventual suficiente cărămizi din argilă în incinta zidurilor oraşului, va trebui să importe cherestea.) Apoi, trebuie să cumpere metal pentru a face unelte. Dar mai ales trebuie să cumpere materii prime pentru produsele sale manufacturate, şi acestea cuprind nu numai metale pentru obiecte casnice, dar şi argilă pentru vase de faianţă, fibre pentru textile şi nenumărate alte articole, ce constituie o nesfîrşită listă de achiziţii.

Importul şi exportul unui oraş trebuie să se echilibreze ca valoare în timp. Dacă deficitul ar deveni cronic, s-ar putea produce drept penalizare o întrerupere a aprovizionării, ceea ce ar avea drept consecinţă o reducere a populaţiei oraşului pînă la cifra zero. In trecut, oraşele care şi-au făurit o existenţă nu au importat, ca valoare, mai mult decît au exportat, dar ca volum au introdus mai mult în incinta lor decît ceea ce au aruncat afară. Volumul importurilor de alimente, materiale de construcţie şi materii prime pentru produse manufacturate a depăşit volumul apelor uzate şi al gunoaielor de care s-au

descotorosit şi, prin urmare, în decursul timpului, suprafaţa lor a crescut în înălţime.

O ilustrare dramatică a tendinţei pe care o au oraşele de a se înălţa o constituie *tell-ul*[XIV] [XV] din Jerichon — cel mai vechi oraş cunoscut pînă în prezent, cu excepţia, poate, a celui dezgropat la Lepenski Vir, în Iugoslavia[2]. *Tell-ul* din Jerichon ar fi, poate, şi mai înalt dacă straturile superioare — inclusiv stratul de ziduri despre care se spune că s-au prăbuşit cînd au sunat trîmbiţele lui Iosua — nu s-ar fi măcinat. Dar chiar şi aşa, e un spectacol cît se poate de impresionant cînd stai pe coama a ceea ce a rămas din *tell-ul* din Jerichon şi îţi cufunzi privirea în şanţul săpat de arheologi, pînă la nivelul unde cazmalele au dat de pămînt virgin. Sursa externă de aprovizionare cu alimente a Jerichonului o constituia o oază irigată de un izvor, la o aruncătură de băţ de marginile oraşului, iar pămîntul virgin pe care era aşezat oraşul, iniţial proto-neolitic, se afla la acelaşi nivel cu cel la care se află această oază şi în prezent. în cursul următorilor patru-cinci mii de ani însă, Jerichonul a suferit numeroase distrugeri şi reconstruiri, degradări şi renovări, astfel încît dintr-un oraş de cîmpie s-a transformat într-un oraş cocoţat pe un vîrf de munte în miniatură, făcut de mîna omului.

La Jerichon, ca în majoritatea oraşelor străvechi, materialul obişnuit de construcţie erau cărămizile de lut uscate la soare, iar oraşele construite din acest material au tendinţa de a creşte rapid în înălţime, căci, atunci cînd

---

XIV[1] în Orientul Apropiat, colină artificială formată din straturile de ruine ale oraşelor antice. — *Nota trad.*

XV Pe malul sîrbesc al Dunării (adică malul drept), în apropierea locului unde fluviul face un cot în direcţia nord-est, înainte de a ajunge la Porţile de Fier.

clădirile construite din acest material se degradează sau sînt distruse în mod deliberat, cărămizile revin la starea lor naturală. Noul constructor, în loc să care dărîmăturile lăsate de predecesorii săi, va găsi că nivelarea lor cere mai puţină muncă şi va construi deasupra alte clădiri din cărămizi de lut uscate la soare, pe care succesorii lui, la rîndul lor, le vor nivela, ridicînd noi case deasupra. In consecinţă, Asia de sud- vest e înţesată cu asemenea *tell-uri.* Pandante evidente ale Jerichonului sînt Irbil (Arbela), în nordul Irakului, şi cele două movile de la Charsadda, în nord-vestul Pakistanului (Charsadda era capitala Gandharei înainte ca împăraţii kushani să-şi fi transferat sediul administraţiei la Peshawar, în secolul al II-lea sau al III-lea e.n.) Atunci cînd arheologii fac săpături pe locul vechilor aşezări, găsesc de obicei, aşa cum au găsit la Jerichon şi Charsadda şi Troia, un număr de straturi de dărîmături rămase de pe urma aşezărilor omeneşti succesive, stratul depus de ultima aşezare fiind cel mai aproape de actuala suprafaţă a solului, pe cînd stratul cel mai adînc, primul în timp, se află pe pă- mînt virgin. Creşterea în înălţime a aşezărilor în decursul timpului pare să fie regula generală.

înălţimea medie a localităţilor din zonele de luptă în cursul celui de-al doilea război mondial a suferit, probabil, o creştere considerabilă ca urmare a bombardamentelor şi apoi a reconstrucţiei ; căci, deşi materialele de construcţie folosite în Europa modernă nu se pulverizează atît de uşor ca acele cărămizi de lut uscate la soare, bombele şi buldozerele fabricate la mijlocul secolului al XX-lea sînt instrumente mai puternice de distrugere şi respectiv de nivelare decît oricare dintre mijloacele ce au stat la dispoziţia oamenilor

care au distrus, respectiv a celor care au reconstruit de fiecare dată Jerichonul.

Senzaţionalele progrese înregistrate recent în domeniul mijloacelor de transportat încărcături grele în vrac au făcut posibilă înlăturarea parţială a dărîmăturilor produse de bombardarea Londrei, expediindu-le peste Atlantic, unde au fost folosite pentru înălţarea solului de-a lungul lui East River, pe porţiunea din Manhattan. Desigur că vapoarele care aduceau în Anglia preţioase încărcături de alimente şi muniţii din Statele Unite, străbătînd apele Atlanticului infestate de submarine duşmane, n-ar fi cărat moloz pe drumul lor de întoarcere, la fel de periculos ca şi la dus, dacă Anglia ar fi avut în timpul războiului vreo marfă de valoare de exportat. Dar, întrucît în acea perioadă capacitatea productivă a Angliei era afectată aproape în întregime producţiei de alimente pentru consum intern şi fabricării de muniţii pentru fronturile din Europa, vapoarele ce transportau încărcături de produse americane aveau nevoie la întoarcere de balast, iar molozul din Londra era balastul cel mai la îndemînă. Totuşi, această depozitare neeconomică, la mare distanţă, a molozului urban a constituit o acţiune excepţională, chiar într-o epocă cînd omul îşi dedică o mare parte din capacitatea sa tehnologică în rapidă creştere realizării unor minunăţii fără nici un rost. Dărîmăturile din Hamburg au fost tratate după război în maniera tradiţională. S-a trecut cu buldozerul peste ele, nivelîndu-se o nouă suprafaţă pentru construirea unui nou Hamburg, la un nivel mai înalt decît cel al Hamburgului abia distrus. Dacă în jurul anului 10000 e.n., arheologii vor săpa un puţ din vîrful pînă în fundul teZZ-ului pe care vor fi existat Hambur- gurile succesive, fiecare dintre ele implantat pe dărâmăturile precedesorului său, spectatorului i se va

înfăţişa o îngrămădire dc straturi făcute de mîna omului tot atît de impresionantă ca cea de la Jerichon.

Bombardamentele care au provocat ravagii în Londra victoriană au scos la lumină Londra romană. După cel de-al doilea război mondial, cînd dărîmăturile din Londra victoriană au fost cercetate în vederea aflării de terenuri solide pe care să se sprijine fundaţiile noilor clădiri masive, aceste cercetări au scos la iveală aproape întregul traseu al zidului roman ce înconjura oraşul, pe cînd, pînă atunci, doar cîteva fragmente fuseseră localizate ici, colo. Un templu roman dedicat zeului Mithra a fost descoperit aproape de începutul străzii Watling, calea romană ce traversa în diagonală Britania, de la Tamisa către Mersey. Datorită acestor săpături, s-a putut stabili cu cît s-a înălţat nivelul suprafeţei oraşului Londra într-un interval de optsprezece secole. E imposibil de calculat cît din această înălţare s-a datorat, înainte de cel de-al doilea război mondial, distrugerilor voite şi cît degradărilor naturale şi diferenţei dintre volumul produselor intrate şi cel al deşeurilor eliminate — un aspect normal în viaţa oricărui oraş. Nu se ştie care a fost soarta Londrei după evacuarea romană şi în timpul invaziei engleze, de asemenea ne lipsesc informaţii precise cu privire la dimensiunile distrugerii suferite de Londra în anul 895 e.n., cînd o armată daneză ce încerca să-şi croiască drum prin Londra în susul Tamisei a fost zdrobită. După cum nu ştim cîte stricăciuni i-au fost provocate Atenei în 1311, cînd o bandă de războinici catalani a pus stăpînire pe oraş, izgonind o bandă de războinici francezi, sau amploarea exactă a deteriorărilor grave suferite în 1687 şi 1688, cînd 06manlii şi veneţienii şi-1 treceau din mînă în mînă. Astfel încît nu ne putem da

seama în ce măsură înălţarea suprafeţei oraşului, deasupra bazei vechii catedrale metropolitane, pînă la actualul nivel, în decursul celor nouă secole de cînd a fost ridicată această bisericuţă, se datorează unor cauze fireşti.

Un exemplu de înălţare normală a nivelului suprafeţei unui oraş în cursul unei perioade cînd n-a avut de suferit nici o deteriorare provocată în mod deliberat există la Oxford şi constă din diferenţa de nivel dintre suprafaţa străzii Broad şi baza vechiului muzeu Ashmole. în intervalul de timp de mai puţin de trei secole de cînd au fost puse fundaţiile clădirii, Oxford nu a avut de suferit nici o devastare artificială. în timpul celui de-al doilea război mondial nu a fost bombardat niciodată. Cu toate acestea, vechiul muzeu Ashmole, care la origine se afla, probabil, la nivelul străzii, astăzi se află la nivelul subsolului.

în zilele noastre am fost martorii a numeroase revoluţii tehnologice, printre care creşterea productivităţii agriculturii şi zootehniei şi creşterea eficienţei mijloacelor de transport. Ambele aceste revoluţii tehnologice au început în ultimele decenii ale secolului al XVIII-lea, şi de atunci au mers înainte cu paşi tot mai repezi, pînă ce, după sfîrşitul celui de-al doilea război mondial, au căpătat actualul lor ritm impetuos. De-a lungul intervalului de şapte sau opt milenii ce s-au scurs de la construirea primului oraş la Jerichon pînă la izbucnirea revoluţiei industriale în Anglia, productivitatea agriculturii a rămas scăzută, iar mijloacele de comunicaţie, mediocre în comparaţie cu standardele actuale ; în consecinţă, conform aceloraşi criterii, populaţia oraşelor era redusă ca număr, cu toate că unor noi veniţi din regiunile agricole sau din stepă li s-ar fi părut, fără îndoială, nemaipomenit de

numeroasă. Pînă la izbucnirea revoluţiei industriale, singurele oraşe cu adevărat mari, chiar pe baza criteriilor de astăzi, erau capitalele unor state întinse şi foarte populate, dar şi acestea erau foarte rare. Mărimea Babylonului, în raport cu criteriile greceşti ale vremii, reiese din cele relatate de Ilerodot *, care spune că a auzit că în anul 538 î.e.n., cînd cartierele mărginaşe ale Babylonului se aflau deja în mîinile cotropitorilor perşi, locuitorii cartierelor centrale nu-şi dăduseră încă seama că oraşul lor căzuse. Chiar şi în cel mai mare oraş grecesc de pe atunci, o pătrundere a inamicului prin orice punct al perimetrului oraşului ar fi fost în aceeaşi clipă percepută, prin văz sau auz, de către toţi locuitorii oraşului. Babylon, Theba din Egipt, Alexandria, Roma, Constantinopol şi capitalele succesive ale Chinei de la unificarea ei politică în anul 221 î.e.n. : această înşiruire a marilor capitale dinaintea revoluţiei industriale este aproape completă, ele putînd fi numărate pe degetele a două mîini.

Cu excepţia cîtorva, toată mulţimea de oraşe care s-au ridicat şi au dispărut, ori s-au ridicat şi au supravieţuit de-a lungul celor şapte sau opt milenii dinaintea revoluţiei industriale erau oraşe-tîrguri, deservind o zonă rurală înconjurătoare pe o rază destul de mică pentru a permite producătorului rural de hrană să-şi aducă produsele la oraş, să le vîndă şi să se întoarcă acasă, la ţară, în cursul aceleiaşi zile, între răsăritul şi apusul soarelui. Aceeaşi lungime a razei trebuia să permită negustorului ambulant — care pleca în direcţie inversă, cu balotul pe spate, să facă turul satelor dimprejur — să revină în oraş înainte ca porţile să se fi închis la căderea nopţii. Cînd s-a produs revoluţia industrială, oraşul tipic din Anglia era tot oraşul- tîrg tradiţional. Iată o scurtă descriere

a oraşului *Casterbridge* — un nume fictiv sub care se ascunde în mod transparent istoricul oraş roman Dorchester —, care s-ar fi potrivit tot atît de bine oraşului Jerichon, aşa cum era în mileniul al şaselea î.e.n. Pasajul se găseşte în capitolul al IX-lea din romanul lui Thomas Hardy *Primarul din Casterbridge.* Fraza cu care începe cartea arată că naraţiunea se pe-

[1] Herodot, cartea I, cap. 191. trece înainte de 1830. De remarcat că această dată imaginară coincide cu data reală la care George Cruikshank şi-a gravat desenul intitulat „Londra ieşind din oraş".

„Casterbridge era în multe privinţe doar polul, focarul sau centrul nervos al vieţii rurale dimprejur, deosebindu-se de numeroasele oraşe manufacturiere aşezate ca nişte corpuri străine, asemenea unor bolovani pe o cîmpie, într-o lume de verdeaţă cu care nu au nimic comun. Casterbridge trăia din agricultură aproape în aceeaşi măsură ca şi satele învecinate. Orăşenii resimţeau orice fluctuaţie ce survenea în situaţia ţăranilor, căci le afecta în aceeaşi măsură încasările ; din acelaşi motiv, participau la necazurile şi bucuriile familiilor aristocrate de pe o rază de zece mile. Pînă şi la dineurile date de familiile de liber-profesio- nişti, discuţiile se învîrteau în jurul griului, al bolilor animalelor, al cositului şi seceratului, împrejmuitului şi semănatului; iar problemele de politică erau considerate nu atît din propriul lor punct de vedere, al unor burghezi cu drepturi şi privilegii, cît din punctul de vedere al vecinilor lor de la ţară".

Asemenea tuturor oraşelor de-a lungul vremurilor, Casterbridge şi Jerichon îşi cîştigau existenţa vînzînd produse manufacturate şi servicii în schimbul alimentelor, iar comerţul lor principal, ca şi al celorlalte oraşe dinaintea revoluţiei industriale, se desfăşura

cu o zonă agricolă a cărei circumferinţă se afla la o distanţă ceva mai mică de o jumătate de zi socotind din piaţa oraşului. Totuşi, chiar Jerichon şi Casterbridge trebuiau să importe şi alte lucruri, în afară de alimentele produse la această mică distanţă de zidurile lor. Pădurile care îi furnizau oraşului cherestea, minele care îi furnizau metal şi carierele de unde aducea piatră de construcţie arareori se aflau în imediata lui apropiere, aşa cum era cazul cu pămîntul arabil şi păşunile, de unde îşi procura hrana. Pentru aceste bunuri, care urmează îndată după hrană în ceea ce priveşte necesităţile vieţii urbane, cea mai mare parte a oraşelor, în cea mai mare parte a vremurilor, au trebuit să recurgă la surse mai îndepărtate şi, înainte de folosirea aburilor pentru tracţiune, cu un secol şi jumătate în urmă, transportul pe fluvii, canale sau mare era incomparabil mai ieftin şi mai rapid decît transportul pe uscat, cu hamali, roabe, animale de povară sau căruţe.

Drumurile romane sînt, pe drept cuvînt, renumite. După ce în secolul al V-lea e.n. întreţinerea drumurilor romane a fost delăsată în Europa de vest, n-au mai existat asemenea drumuri excelente în această regiune, care a rămas înapoiată timp de paisprezece secole. Cu toate acestea, nu drumurile romane aprovizionau oraşul Roma cu cele necesare existenţei şi nu ele asigurau coeziunea Imperiului roman. Roma, aşa cum o descrie Strabon, care scria pe vremea lui Augustus, era construită cu cherestea din copaci tăiaţi în Apenini şi plutăriţi apoi în jos pe Tibru. Roma imperială, după ce devenise capitala unui imperiu cuprinzînd întregul perimetru al Mediteranei, era hrănită nu cu grîne cultivate în Italia peninsulară — nici măcar cu grîne cultivate în vecinătatea imediată a Romei —, ci cu grîne transportate pe mare din Sicilia şi din nord-vestul Africii, unde erau cultivate în

apropierea coastelor sau chiar la distanţe mai mari, ca în Egipt de exemplu. Bazinul Padului nu putea concura pe piaţa romană cu aceste ţări de peste mare, deşi producea un surplus considerabil de alimente după ce romanii îl cuceriseră, îl colonizaseră şi îl dezvoltaseră din punct de vedere economic. Numai porcii puteau fi minaţi însă de aici la Roma pe jos, peste Apenini. Pe de altă parte, Padul şi afluenţii săi, pe care se puteau transporta cereale, se varsă la capătul de sus al Mării Adriatice, iar călătoria de la Adria sau Spina la Roma, în jurul „călcîiului“ şi al „vîr- fului'*, era prea lungă pentru a fi rentabilă, astfel incit cerealele din bazinul Padului erau nevandabile pe piaţa Romei. Pe fluviul Tibru, Roma era punctul cel mai îndepărtat pînă unde puteau ajunge vasele maritime, şi în era dinaintea existenţei căilor ferate acesta reprezenta un amplasament favorabil, sub aspect comercial, pentru un oraş. Motivul pentru care în zilele noastre Albany, şi nu New York, este capitala statului New York îl constituie faptul că Albany era locul cel mai îndepărtat de pe fluviul Hudson accesibil vaselor maritime olandeze din secolul al XVII-lea. Dar vasele maritime din ultimele secole î.e.n. pătrundeau cu tot mai mare greutate la Roma, deoarece dimensiunile medii ale vaselor de transport creşteau, iar gurile Tibrului se înnămoleau. în perioada imperială a istoriei Romei se obişnuia ca mărfurile destinate Romei, aduse pe mare, să fie transbordate pe şalande, care puteau fi remorcate apoi în sus, pe Tibru, pînă în oraş. La început, această transbordare se făcea în largul mării, pînă ce au putut fi mobilizate resursele financiare ale imperiului necesare pentru a se săpa un port artificial, care a legat marea cu fluviul mai sus de vărsarea acestuia. Acest mod de aprovizionare a Romei era pe cît de costisitor, pe atît de complicat;

totuşi, era mai puţin costisitor şi mai eficient decît în cazul cînd cerealele de pe cîmpiile roditoare ale Campaniei ar fi fost aduse la Roma pe uscat, Puteoli, admirabilul port natural al Campaniei, care fusese folosit pentru deservirea Romei în cursul ultimelor două secole î.e.n., a fost înlocuit cu portul artificial Portus de la gura Tibrului, deoarece transportul pe uscat de la Puteoli la Roma era atît de anevoios şi costisitor, încît era socotit prohibitiv. Călătorii care se îndreptau către Levant trebuiau să meargă călare sau în palanchin de la Roma la Brindisi, ca să ia de acolo vasul. Pentru ca această etapă obositoare a călătoriei să fie mai uşor de suportat şi mai rapidă, aceştia îşi petreceau prima noapte după ce părăseau Roma la bordul unui şaland de canal, care era remorcat prin mlaştinile Pontine \ în timp ce călătorii se odihneau în voie.

Marea Mediterană era mijlocul de comunicaţie cu ajutorul căruia se asigura aprovizionarea oraşului Roma, iar funcţionarii şi curierii guvernului roman circulau pe această arteră între capitală şi provincii în ambele sensuri. In termeni de comunicaţii, Imperiul roman era un imperiu circummediteranean, iar limitele expansiunii sale în hinterland erau trasate de distanţa maximă pînă la care puteau fi extinse pe uscat liniile de comunicaţii ale armatelor romane ce-şi aveau baza în porturile mediteraneene. Armatele arabe, care au cucerit un imperiu mai întins în secolele al VH-lea şi al VUI-lea e.n., erau mai mobile decît fuseseră armatele romane ; regiunile cucerite de ele se aflau însă tot în cadrul distanţei maxime pînă la care puteau opera din porturile lor. Porturile făuritorilor de imperiu arabi nu erau porturi maritime, căci dintre toate tipurile de teren de pe suprafaţa pămîntului, stepele sînt cele mai conductive,

deşi nu sînt atît de con- ductive sau atît de întinse ca marea. în epoca califatului omeiazilor, porturile de stepă unde erau cantonate trupele adunate din peninsula Arabiei se înşirau de-a lungul marginii de răsărit a Siriei şi marginii de sud-vest a Irakului, pe linia unde „deşertul" înaintează alături de „semănături".

Cel mai mare imperiu constituit vreodată pe uscat a fost Imperiul mongol. Către sfîrşitul secolului al XlII-lea, cînd a atins întinderea sa maximă, cuprindea întreaga Chină, toată Asia centrală actuală, chineză şi sovietică, Iranul,

[1] Regiune mlăştinoasă la sud-est de Roma, desecată şi redată agriculturii în secolul al XV-lea. denumită astfel după unul dintre oraşele mai importante din regiune, Pontinia. — *Nota trad.*

Irakul şi cea mai mare parte a Rusiei. Mongolii au reuşit să cucerească aceste ţinuturi întinse şi să le menţină un timp sub stăpînirea lor, deoarece imperiul lor avea aceeaşi configuraţie ca cea a Imperiului roman. Imperiul mongol era format tot dintr-un inel dLe teritorii legate unul de celălalt printr-un mediu conducător central — în acest caz nefiind însă vorba de o mare înconjurată de uscat, ci de o stepă cuprinsă între ţinuturi locuite de populaţii sedentare agricole şi urbane. Această stepă euroasiatică, ce se întinde de La Munţii Chin- gan, în Manciuria, pînă la Carpaţi, prelungită cu o enclavă de stepă mai departe, spre vest, în Alfoldul ungar, e mult mai vastă decît Me- diterana, iar Imperiul mongol a fost în aceeaşi proporţie mai mare decît Imperiul roman ; în- trucît însă stepele sînt mai puţin conductive decît mările, Imperiul mongol a avut o existenţă mai scurtă decît Imperiul roman.

Primul Imperiu persan, constituit în secolul al Vl-lea î.e.n., a anticipat Imperiul roman, Im-

periul arab şi Imperiul mongol, construind drumuri şi punînd în funcţiune un serviciu poştal pentru folosinţa guvernului imperial. Imperiul persan nu era dotat de natură cu o mare centrală, nici cu o stepă centrală şi — avînd în vedere mijloacele de transport pe uscat de care dispuneau în era anterioară căilor ferate — făuritorii lui şi-au dat seama că, oricît de bună ar fi fost reţeaua de drumuri, acestea nu puteau reprezenta un instrument adecvat pentru a menţine coeziunea unui imperiu ce se întindea către apus pînă în Egipt şi Cirenaica, iar către răsărit pînă în bazinul In- dusului. împăratul persan Darius I a întreprins amenajarea unei căi de navigaţie, pornind de la rîul Kabul, afluent al Indusului, peste Marea Arabiei, pînă la golful Suez, şi a legat această cale de apă cu Nilul şi cu Mediterana, recondi- ţionînd canalul de navigaţie care leagă Suezul cu delta Nilului via lacuri şi Wadi Tumilat şi care fusese săpat de faraonul Nechao al II-lea (609—593 î.e.n.). Darius a trimis, de asemenea, o escadră pentru a explora cit de departe se întindea stăpînirea colonială a lumii eline la apus de strîmtoarea Otranto. Fiul şi succesorul său, Xerxes, a încercat şi el, dar fără succes, să repete una din acţiunile întreprinse de Nechao : înconjurul Africii de către o escadră de corăbii feniciene în serviciul lui Nechao.

în era dinaintea existenţei căilor ferate, Egiptul avea cele mai potrivite condiţii naturale din lume pentru a putea satisface nevoile oraşelor. După ce jungla mlăştinoasă, care acoperea la început valea şi delta Nilului de la baza cataractei întîi pînă la gurile deltei, a fost transformată într-o grădină de legume, prin drenarea şi irigarea solului său aluvionar fertil, orice oraş din Egipt, indiferent unde ar fi fost amplasat, putea fi sigur că va dispune de resurse îmbelşugate de hrană chiar la porţile sale, după cum putea fi sigur că va

dispune de o cale de apă navigabilă în imediată apropiere, deoarece nu s-ar fi putut afla prea departe de malurile Nilului sau ale unuia dintre braţele deltei Nilului. Folosind Nilul drept cale de apă, omul a întreprins una dintre primele sale acţiuni în vederea sporirii şi, în cele din urmă, a înlocuirii forţei musculare umane şi animale, a pus în slujba sa forţele fizice latente, potenţial mult mai puternice, ale naturii neînsufleţite. Vîslind pe Nil în jos, puterea musculară a omului era ajutată de curentul fluviului; cînd se îndrepta însă pe Nil în sus, împotriva curentului, vîslaşul putea înfrînge forţa curentului ridicînd o pînză şi punînd astfel în slujba sa forţa mai puternică a vîntului de nord ce sufla de obicei — fără a mai recurge la vîsle. Stîncile ce se înalţă la mică distanţă de valea Nilului furnizau o piatră excelentă, de soiuri diferite, pentru nevoile constructorilor, cît şi ale sculptorilor, iar granitul obţinut din carierele aflate în apropierea cataractei întîi putea fi transportat pe fluviu în jos spre a servi la sculptarea unor statui sau la ridicarea unor temple în oraşele din deltă. De aici, vasele egiptene navigau de-a lungul coastei, spre nord-est, la Byblos, unde se aprovizionau cu buşteni luaţi din pădurile din apropiere, din Munţii Liban. Minele de cupru din partea de vest a peninsulei Sinai se aflau la o distanţă relativ redusă de coasta de răsărit a golfului Suez, iar aici se putea ajunge din Egiptul de sus, transportînd mărfurile de la cotul pe care-1 face Nilul spre răsărit, la Coptus, pînă la portul egiptean Koseir (Leukos Limen) de la Marea Roşie. După deschiderea canalului din delta Nilului pînă la Suez, se putea ajunge la minele de cupru din Sinai din orice parte a Egiptului fără transbordare, şi nu numai acolo. Odată lansate pe Marea Roşie, corăbiile egiptene puteau ajunge la Punt (Somalia ?), iar mari-

narii din Alexandria puteau să navigheze, cum au şi învăţat, probabil, s-o facă cu circa 100— 80 de ani î.e.n., direct prin Marea Arabiei către coasta de vest a Indiei şi Ceylonului. Mai tîrziu s-a înfiinţat un depozit alexandrin la Arika- medu, pe coasta de răsărit a Indiei, la cîteva mile sud de Pondichery, pentru distribuirea mărfurilor mediteraneene, iar înainte de sfîrşi- tul secolului al II-lea e.n., cel puţin un vas din Alexandria ajunsese într-un port chinez.

In Sumer (actualul Irak de sud-est), natura a fost mai puţin generoasă în ceea ce priveşte aprovizionarea oraşelor. După ce, prin defri- şarea junglei şi desecarea mlaştinilor, solul aluvionar din bazinul inferior al Tigrului şi Eufratului a fost transformat în cîmpii tot atît de roditoare ca cele ale Egiptului, oraşele sumeriene, la fel ca cele egiptene, au dispus de surse de aprovizionare cu hrană chiar la porţile lor; însă mijloacele lor de comunicaţie pe apă nu se puteau compara cu cele ale Egiptului, căci, deşi Sumer avea două mari fluvii, faţă de unul singur în Egipt, acestea erau navigabile numai în sensul curentului. Curenţii lor erau mai repezi decît cei ai Nilului, iar în Sumer nu exista un vînt de sud-est care să împingă vasele cu pînze în amonte, împotriva rezistenţei fluviului, ceea ce îngreuia cu atît mai mult situaţia, cu cît nu existau resurse de cherestea, piatră sau metale în imediata vecinătate. Cele mai apropiate păduri erau pe Muntele Amanus, în colţul de nord-vest al Siriei ; cele mai apropiate mine şi cariere de piatră se aflau la marginea de apus a platoului iranian. Nevoia este însă mama iniţiativei şi a inventivităţii. Sumerienii nu s-au mulţumit să inventeze unelte din argilă arsă de o duritate aproape metalică ; datorită spiritului lor între- prinzător, au reuşit să aducă metal, cherestea

şi chiar piatră din locuri îndepărtate, producînd şi exportînd produse manufacturate pentru a-şi plăti importurile. De fapt, raza activităţii economice a oraşelor sumeriene a fost mai întinsă decît fusese cea a oraşelor egiptene înainte ca marinarii fenicieni şi greci, care cutreierau oraşele, să fi început a-şi desfăşura operaţiile pornind din porturi egiptene.

Aceste deosebiri însă erau doar relative, căci toate oraşele, de la oraşele-tîrguri primitive şi pînă la cele mai evoluate, pentru a putea exista, au trebuit să facă comerţ cu regiuni din afara limitelor lor. Dependenţa intrinsecă şi permanentă de comerţ a căpătat, în interiorul oraşului, forma fizică a pieţei — locul de unde au pornit antrepozitele, agenţiile comerciale, băncile, bursele, computerele şi toate celelalte echipamente sofisticate privind comerţul, cărora piaţa le-a dat naştere cu timpul. Faptul că în era preindustrială oraşul avea un caracter de excepţie şi, în consecinţă, se afla permanent în primejdie de a fi şters de pe faţa pămîntului, fiind reabsorbit de zona agricolă sau pastorală sau de sălbăticie, s-a manifestat sub forma fizică a zidului înconjurător şi a citadelei, unde cetăţenii puteau organiza o ultimă rezistenţă în cazul cînd oraşul de jos ar fi fost luat cu asalt.

De la data fondării, cu vreo opt mii de ani în urmă probabil, a primului oraş, situat pe amplasamentul Jerichonului, au existat puţine perioade sau locuri în care oraşele să nu fi fost nevoite să se preocupe de securitatea lor împotriva atacurilor. Or, în era dinaintea inventării avionului de bombardament şi a rachetelor, fortificaţiile, naturale sau artificiale, se aflau la nivelul solului sau la nivelul apei. La nivelul solului, fortificaţiile artificiale luau forma zidurilor sau a terasamentelor, care le-au înlocuit, atunci

cînd „perfecţionarea" artileriei a făcut ca zidurile de piatră, considerate pînă atunci de necucerit, să devină vulnerabile, aşa cum s-a dovedit în 1453 cu triplul zid ce înconjura pe uscat Constantinopolul.

In epoca zidurilor de cetate, oraşele ce nu erau apărate de ziduri constituiau o raritate. Oraşul cretan preelenic Cnossos pare să nu fi fost înconjurat de ziduri în tot timpul mileniului şi jumătate cît a fost locuit, înainte de a fi fost distrus, aproximativ în anul 1400 î.e.n. La sfîrşitul acelei epoci însă, oraşele mai noi, întemeiate pe teritoriul continental adiacent al Greciei — Mycene şi Tirynth de exemplu —, dispuneau de cele mai masive fortificaţii pe care le-a avut vreodată un oraş. Dacă Cnos- sosul preelenic s-a putut lipsi de ziduri, aceasta s-ar putea datora faptului (e o simplă presupunere) că în epoca minoică insula Creta era unită din punct de vedere politic şi că flota ei era stăpînă pe mările dimprejur. Ceea ce apare mai demn de remarcat e faptul că Nara, prima capitală a Imperiului nipon, proiectată în mod oficial în acest scop, era de asemenea lipsită de ziduri ; căci, deşi Japonia, ca şi Creta, e înconjurată de mare, cea mai mică dintre cele patru principale insule japoneze e mai mare decît Creta, iar la începutul secolului al VIII-lea e.n., cînd a fost construită Nara, ordinele guvernului imperial nu ajungeau poate să fie aplicate întocmai la capătul de nord-est al principalei insule, Honshu, în care Nara e situată la capătul de sud-vest. La Nara, numai palatul era înconjurat de ziduri, iar acest palat nu era o citadelă ; funcţia zidului împrejmuitor al palatului era de a-i asigura izolarea, nu securitatea. Contrastul dintre Nara neîmprejmuită şi castelele construite în Japonia în perioada feudală, care a început către sfîrşitul secolului al XH-lea, este tot atît de izbitor ca şi contrastul dintre Cnossosul

neîmprejmuit şi fortificaţiile de la Mycene şi Tirynth, după cum nu e mai puţin remarcabilă asemănarea dintre aceste oraşe-fortăreţe myceniene şi capitalele japoneze din perioada feudală. Zidăria masivă poligonică a nivelurilor inferioare din castelele japoneze ar putea fi opera unui arhitect militar din Mycene. Castelele japoneze şi fortăreţele myceniene reprezintă exemple cunoscute de aşezări urbane dinaintea erei bombardamentelor. Nara şi Cnossos sînt excepţii singulare de la regula generală.

în epoca dinaintea bombardamentelor, posibilitatea de apărare la nivelul solului sau la nivelul apei juca aproape întotdeauna un rol important la alegerea amplasamentului unui oraş. întemeietorii oraşului căutau deci o fortăreaţă naturală în care să-şi poată plasa cel puţin citadela şi, pe cît posibil, restul oraşului. Cele două tipuri principale de fortăreţe naturale, ce s-au dovedit eficiente împotriva atacurilor la nivelul solului şi al apei, sînt grupurile izolate de stînci şi mlaştinile.

Exemple de citadele-pe-stîncă sînt Acropolele din Atena şi Pergamon, Acrocorinthul, citadela din Ankara şi fortăreaţa stăpînitorilor rajput, Chittor, în care citadela şi oraşul au aceeaşi întindere. Se poate construi însă echivalentul artificial al unui oraş pe stîncă şi în cîmpie deschisă. Un astfel de tur de forţă al muncii omului îl reprezintă, de exemplu, oraşul Balch (Bactra), în prezent părăsit, fosta capitală a Bactriei, care se afla pe cîmpia dintre versantul de nord al lanţului de munţi Hindukush şi malul sudic al fluviului Oxus. La Balch, zidurile gigantice ale oraşului, construite din cărămizi de lut, se înalţă pe o terasă tot atît de gigantică, făcută de mîna omului, iar într-un colţ al imensului perimetru pătrat se află citadela gigantică, ridicată şi ea de mîna

omului, o înălţime artificială de acelaşi ordin de mărime ca cele mai mari dintre citadelele naturale ridicate pe stînci în Turcia, Grecia sau Italia.

Exemple de citadele apărate de mlaştini sînt Mantova, în bazinul Padului, şi Ravenna, pe coasta italiană a Adriaticii, la sud de laguna Veneţiei. Cînd, cu aproximativ 400 de ani î.e.n., o *V olkerwanderung* [XVI] a galilor a coborît ca o avalanşă în bazinul Padului, Mantova a fost singurul dintre oraşele etrusce, întemeiate anterior aici, care a supravieţuit — unul, se spune, dintr-un total de douăsprezece. Ravenna, care pe atunci făcea parte din Umbria, a supravieţuit şi ea *Vdlkerwanderung-ului* galilor, deşi avangarda năvălitorilor s-a năpustit dincolo de acest oraş, de-a lungul coastei, ajungând către sud-est pînă în apropierea Anconei. în acele vremuri pline de primejdii, Ravenna era o insulă într-o lagună, aşa cum Veneţia a reuşit să se menţină pînă în prezent, luînd măsuri pentru a împiedica înnămolirea lagunei sale. Opt secole mai tîrziu, cînd *Volkerwande- rung* a galilor a fost urmată de cea a germanilor, Ravenna era înconjurată de mlaştini. în această ascunzătoare naturală s-a refugiat, în anul 404 e.n., guvernul a ceea ce mai rămăsese din jumătatea de apus a Imperiului roman, şi cînd, după un interval de stăpînire barbară, Italia a fost readusă temporar sub stăpînirea romană de către guvernul imperial roman din Constantinopol, Ravenna a devenit şi a rămas capitala viceregelui desemnat de guvernul din Constantinopol pentru cele cîteva dominioane [XVII] italiene ce-i mai

XVI *Volkerwanderung* (germ.) — migraţia popoarelor, termen folosit ca atare în diverse limbi. — *Nota trad.*

XVII Cuvînt preluat din terminologia engleză modernă şi semnificînd stat, menţinut sub suveranitatea altui stat, dar avînd un oarecare grad de autonomie. — *trad.*

rămăseseră imperiului. în timpul migraţiei atît a galilor, cit şi a germanilor, Roma a căzut foarte repede în faţa năvălitorilor barbari — prima oară în jurul anului 387/ 386 î.e.n., a doua oară în anul 410 e.n. Ravenna însă nu a fost cucerită de gali şi, cu toate că din anul 476 pînă în anul 539 e.n. a constituit statul-major al ocupanţilor succesivi ai Italiei, rugieni şi ostrogoţi, ea nu a fost cucerită de lon- gobarzi pînă în anul 750 e.n., deşi longobarzii năvăliseră în Italia în anul 568 e.n. Ravenna, şi nu Roma, era, în Italia, fortăreaţa pe care se bizuia Imperiul roman din Constantinopol, şi acest fapt istoric este amintit în actuala nomenclatură geografică a Italiei. în Italia de astăzi, numele de ,,Romagna“ (ţara romanilor) îl poartă districtul din jurul Ravennei, nu cel din jurul Romei.

Oraşele sumeriene — cele mai vechi din istorie, exceptînd Jerichonul şi oraşul neolitic recent descoperit la Lepenski Vir, în Iugoslavia — trebuie să fi fost la origine mici fortăreţe de mlaştină, de tipul celor reprezentate de Ravenna şi Mantova. La început, ele constituiau, probabil, centrul urban al unui petic de pămînt izolat, cultivat pentru hrană şi care fusese smuls mlaştinei prin drenare şi irigare, întinderile mlăştinoase încă neameliorate din bazinul inferior al Tigrului şi Eufratului izolau, unele de celelalte, aceste oraşe, ce răsăreau din loc în loc, şi în acest stadiu oraşele sumeriene, deşi sărace, trăiau în siguranţă. încheierea procesului de transformare a mlaştinilor într-o reţea de canale şi cîmpii a adus însă o răsturnare a situaţiei oraşelor-state sumeriene. Acum erau bogate, dar nu se mai bucurau de securitate. Se îmbogăţiseră datorită extinderii domeniilor lor agricole şi păşunilor, dar îşi pierduseră securitatea, deoarece veniseră în contact unele cu altele şi contactul dăduse

naştere la ciocniri în legătură cu controlul exercitat asupra canalelor şi cu dreptul de proprietate asupra terenurilor din districtele de frontieră. în perioada de cînd datează cele mai vechi documente sumeriene descoperite pînă în prezent, oraşele sumeriene — fiecare în parte un stat suveran — se angajaseră în războaie fratricide, şi aceste războaie renăşteau cu o violenţă tot mai mare, ajungînd, în cele din urmă, să distrugă societatea sumeriană şi să ducă la pieirea suveranităţii oraşelor-state sumeriene. Ulterior, lumea sumeriană a fost unită politiceşte, prin forţa armelor, de către puteri semite, de către Agade, în primul rînd, şi la urmă de Babylon. Nu e singura dată în istorie cînd omul a transformat o victorie tehnologică într-o calamitate socială. Mereu şi din nou a fost sortit să pătimească pentru starea sa de înapoiere morală, în discrepanţă cu izbînzile sale tehnologice.

Tucidide, în introducerea sa la *Istoria războiului ateno-peloponeziac din anii 431—404 î.e.n.,* observa că în era arhaică a istoriei elene oraşele-state greceşti se zbăteau între cerinţele contradictorii ale comerţului şi apărării. Comerţul pretindea o amplasare a oraşului cît mai aproape de cîmpia producătoare de hrană şi cu posibilităţi corespunzătoare de transport pe apă, ceea ce în bazinul Mării Egee înseamnă transport maritim, dat fiind că în această regiune nu există rîuri navigabile. Pe de altă parte, apărarea cerea o amplasare care să fie în afara razei de acţiune a piraţilor, bandiţilor şi a armatelor invadatoare, ceea ce, în această regiune, însemna amplasarea în interior, pe un munte. Bineînţeles că accesibilitatea şi securitatea erau greu de împăcat, chiar pentru oraşele greceşti, care deveniseră destul de bogate pentru a-şi putea constitui o

apărare artificială sub forma unor ziduri construite de oameni.

în lumea mediteraneeană, problema reconcilierii acestor două deziderate a fost rezolvată prin amplasarea oraşelor pe insule sau, în subsidiar, pe peninsule, ce puteau fi apărate împotriva atacurilor de pe teritoriul continental printr-un zid scurt de-a curmezişul istmului, de la un ţărm la celălalt. Exemple de oraşe insulare sînt Tyrul şi Arvad [XVIII] (Aradus, Ruad), în largul coastei actualei Republici Liban ; Motya, un oraş colonial fenician, la capătul de vest al Siciliei ; Veneţia, în laguna ei, şi Tenochtitlan, capitala Imperiului aztec, pe un grup de insule dintr-un lac în prezent secat. Siracusa, care în cele din urmă a devenit oraşul cu cel mai lung perimetru de ziduri din toată lumea greco-romană, la începuturile ei, cînd se afla pe insula Ortygia din largul mării şi nu se extinsese încă pe solul Siciliei, era pandantul Motyei, la extremitatea opusă a Siciliei. Exemple de oraşe peninsulare sînt Sidon, pe coasta Libanului, Cartagina, pe coasta Tunisiei, Milet, pe coasta Greciei, şi Constantinopol, pe malul european al Bosforului. Un lanţ de oraşe insulare şi peninsulare au constituit o importantă parte componentă a Imperiului britanic : Gibraltar, Valletta, Bombay, Pinang, Singapore, Hong Kong. în cel de-al doilea război mondial, forţele navale britanice din Pacific nu au putut împiedica căderea Hong Kongului, a Singaporelui şi Pinangului ; Bombay şi Gibraltar nu au fost atacate în cursul acestui război, iar Valletta a rezistat, Gi- braltarul a rezistat cu succes unui asediu concomitent, de pe mare şi de pe uscat, în 1779— 1782.

Am menţionat mai sus că, exceptînd un

XVIII Arvad se află în Siria, în dreptul portului Latta- kia, iar Tyr (Sur) e un port pe coasta Libanului. — *Notă trad.*

scurt interval în secolul al V-lea î.e.n., Atena a devenit, pe cît a fost posibil, echivalentul unui oraş peninsular — de proporţia Constantinopolu- lui —, legîndu-se cu ajutorul unor „ziduri lungi" de cele două porturi ale sale, Phaleron şi Pireu. Acest expedient nu avea, desigur, aceeaşi valoare ca avantajele cu care natura înzestrase adevăratele oraşe peninsulare, cum sînt Constan- tinopolul şi Cartagina. Lungimea zidurilor pe care atenienii au trebuit să le construiască, să le menţină în bună stare şi să le apere pentru a-şi asigura libertatea de acces la porturile maritime era de aceeaşi ordine de mărime ca lungimea zidurilor Siracusei pe vremea cînd fuseseră prelungite în interior pînă la Euryalus.

Chiar în aceste cazuri însă, problema combinării accesibilităţii cu securitatea putea fi rezolvată numai fiindcă şi atîta timp cît oraşul insular sau peninsular era suficient de puternic pe mare pentru a se putea apăra atît pe sine însuşi, cît şi căile sale comerciale maritime. O insulă sau o peninsulă e deosebit de vulnerabilă dacă nu posedă o forţă navală sau dacă nu face parte din punct de vedere politic dintr-un stat mare, capabil să-şi apere posesiunile insulare. Insulele mai mici din arhipelagul egeean au fost invadate, asuprite şi înrobite de nenumărate ori în decursul capitolelor succesive ale istoriei bazinului egeean. în schimb, un oraş insular sau peninsular care posedă o forţă navală corespunzătoare se bucură de o situaţie deosebit de favorabilă. Se poate apăra împotriva atacurilor, îşi poate cumpăra alimente şi vinde mărfurile în orice loc unde marea îi poartă vasele comerciale şi flota sa le poate apăra.

Unele puteri navale insulare şi peninsulare, cum erau Cartagina, Atena (pentru o perioadă scurtă), Veneţia şi Britania, şi-au întemeiat

imperii politice. Cartagina şi-a folosit imperiul politic în scopuri economice, transformîndu-1 în- tr-o rezervaţie comercială pentru ea şi pentru celelalte oraşe coloniale feniciene de pe coastele Africii şi Spaniei sau din largul mării, care erau satelitele ei ; aria comercială a Cartaginei era însă mai întinsă decît imperiul ei politic. Ea cumpăra de la oraşele-state greceşti din Si- cilia şi de la etrusci mărfuri pe care le vindea supuşilor săi africani şi spanioli contra unui beneficiu de intermediar. Britanicii, de asemenea, cînd s-au aflat la apogeul lor, şi-au deschis imperiul comercianţilor de orice naţionalitate şi, la rîndul lor, făceau comerţ cu lumea întreagă. Cît priveşte Veneţia, comerţul ei se desfăşura în cea mai mare parte cu statele independente ale lumii islamice, ale celei creştine ortodoxe din răsărit şi ale celei creştine din apus, cărora le servea drept mijlocitor. Domi- nioanele ei politice îi erau mai puţin folositoare ca pieţe şi surse de aprovizionare decît ca escale şi ca puncte de sprijin.

Oraşele insulare care nu sînt amplasate pe mare, ci pe un lac înconjurat de uscat nu au însă posibilitatea de a importa pe caie«haritimă alimente din surse îndepărtate. Un asemenea oraş insular nu-şi poate permite să se lipsească de aprovizionarea cu hrană produsă pe plan local, chiar dacă e vorba de capitala unui imperiu întins şi în continuă expansiune cum era Tenochtitlan la data cînd Cortes l-a distrus pe neaşteptate. Populaţia din Tenochtitlan îşi rezolvase în mod ingenios problema hranei prin inventarea „grădinilor plutitoare[41], în care produsele necesare hranei erau cultivate pe plute formate din împletituri de plante. Un oraş insular sau peninsular însă care e stăpîn pe căile

maritime se poate lipsi de surse adiacente de aprovizionare cu hrană. Atîta timp cît produce bunuri manufacturate şi prestează servicii comerciale de valoare corespunzătoare pentru a plăti hrana pe care trebuie s-o importe, oraşul poate să-şi aducă această hrană pe mare, din surse îndepărtate. Cartagina nu şi-a extins imperiul politic asupra părţilor învecinate ale Tunisiei decît peste aproximativ o jumătate de secol după ce a pus stăpînire pe unele puncte de pe coasta Siciliei, Sardiniei şi Spaniei şi din largul acestor coaste. Veneţia a început să construiască un imperiu pe solul Italiei abia mai bine de un secol după ce anexase insuia îndepărtată Creta. Hamburgul nu a deţinut niciodată vreun teritoriu în afara limitelor oraşului, cu excepţia unei minuscule enclave în jurul portului Cuxhaven, la gurile Elbei. Totuşi, datorită amplasamentului său, Hamburgul a căpătat un vast hinterland comercial. In perioada dinainte de izbucnirea primului război mondial, Hamburgul era principalul port de îmbarcare spre Statele Unite pentru emigranţii ce proveneau dintr-o zonă cuprinzînd sfertul de nord-vest al Lumii Vechi, de la Hamburg spre răsărit pînă în Rusia inclusiv.

Miletul, ca şi Hamburgul, n-a posedat niciodată un imperiu politic ; coloniile pe care le-a implantat, în număr mare, au devenit oraşe-state independente. Aria comercială a Miletului însă se întindea către nord pînă la coasta Mării Negre, către sud pînă în Egipt, iar către vest în bazinul apusean al Mediteranei. în primele decenii ale secolului al Vl-lea î.e.n., cînd lydienii au întemeiat un imperiu în hinterlandul continental al Miletului, încercările lor de a supune oraşul au eşuat, deoarece acesta avea o flotă comercială şi una militară, iar lydienii nu aveau nici un fel de flotă. Lydienii nu au reuşit să ia cu asalt puternicele fortificaţii de

pe uscat ale Miletului şi nu l-au putut îngenunchea, deşi năvăleau în fiecare an în teritoriul său agricol din afara zidurilor, distrugînd recoltele. Ei şi-au dat seama că Miletul se putea lipsi de alimentele cultivate împrejurul oraşului şi că probabil de mult nu mai conta pe acestea, căci pămîntul nu era roditor. Miletul îşi transporta produsele manufacturate în Ucraina şi în Egipt, iar la întoarcere aducea încărcături de alimente de

înainte de izbucnirea revoluţiei industriale, acolo. Lydienii nu s-au putut interpune în comerţul Miletului, astfel încît, în cele din urmă, s-au dat bătuţi şi au ajuns la înţelegere. în secolul următor, Atena a folosit aceeaşi lecţie împotriva adversarilor săi peloponezieni şi beo- ţieni în războiul din anii 431—404 î.e.n., şi atîta timp cît şi-a menţinut controlul asupra Darda- nelelor şi Bosforului s-a bucurat de succes, avînd acces liber la cerealele Ucrainei. Anglia victoriană, în perioada apogeului ei industrial, comercial şi naval, de asemenea a încetat să se mai bizuie pe aprovizionarea cu alimente cultivate în ţară : ea a început să se aprovizioneze din America de Nord, Argentina, Australia şi Noua Zeelandă, astfel că, în cursul ambelor războaie mondiale, cînd căile ei maritime s-au aflat sub ameninţarea submarinelor

oraşele constituiau pete izolate pe uscatul planetei. Chiar şi oraşele-tîrguri, care reprezentau tipul standard de oraş, erau puţine la număr şi la mari distanţe unele de altele. Era deci normal ca oraşul să-şi procure hrana necesară din- tr-un district agricol din imediata sa apropiere. Oraşele maritime, care-şi aduceau alimentele din depărtări, erau vestite, căci numărul lor era mic. Modelul curent al aşezărilor omeneşti îl constituiau oraşele-tîrguri, risipite la mari intervale, fiecare dintre ele înconjurat de o fîşie îngustă de ogoare şi păşuni şi izolat de vecinii săi cei mai apropiaţi prin ţinuturi sălbatice. O mică parte a acestor ţinuturi sălbatice erau valorificate de om într-o oarecare măsură, dar în condiţii de nesiguranţă, ca păşune pentru capre pe munţi şi ca păşune pentru turmele nomazilor în stepă, dar cea mai mare parte a lor erau încă nevalorificate. E semnificativ că în Italia, în mileniul dinaintea erei noastre, Silva- nus, zeul pădurilor, era şi zeul tutelar al fron-

tierelor dintre state. Pe vremea cînd Silvanus a obţinut această a doua funcţie, statele din Italia trebuie să fi fost luminişuri izolate în pădurile ce acopereau peninsula. Existau cîteva zone — de exemplu Sumer, Egipt şi şesurile din nordul Indiei şi din nordul Chinei — unde pă- mînturile arabile şi de păşunat, ce înconjurau fiecare din oraşele locale, desfiinţaseră ţinuturile sălbatice, unindu-se între ele. Dar asemenea porţiuni neîntrerupte de pămînturi cultivate şi păşuni erau o excepţie şi, dat fiind că izbucnirea revoluţiei industriale a pus oraşele lumii în mişcare, a devenit evident că păşunile şi cîmpiile lumii nu se vor mai uni niciodată intr-un *continuum* pe scară mondială. Exemplul dat de Londra prin „ieşirea din oraş“ e urmat de toate celelalte oraşe din lume, iar cîmpiile şi păşunile sînt ajunse din urmă şi năpădite de un şuvoi de case noi şi străzi. Ceea ce s-a întîmplat în Japonia în timpul vieţii mele pre- figurează ceea ce se va întîmpla în cursul vieţii nepoţilor mei în multe alte părţi de pe suprafaţa globului. în 1956 n-am mai putut recunoaşte ţărmurile strîmtorii Shimonoseki, pe care le văzusem în 1929, iar în 1967 n-am mai fost în stare să recunosc oraşul Nara, pe care îl cunoscusem în 1929 şi în 1956. Un peisaj rural fermecător odinioară şi un oraş sfînt şi mai fermecător încă fuseseră şterse de pe faţa pă- mîntului de „marşul cărămizilor şi al mortarului”.

Ogoarele, dispuse în prezent în formă de tablă de şah, nu se vor extinde mai înainte ca porţiunile lor separate să se unească, ci se vor fărâmiţa, rămînînd ici-colo cîte un petic, pe măsură ce se va întinde oraşul ce va cuprinde întreaga lume — Ecumenopolis — şi care se naşte chiar acum, sub ochii noştri. Aspectul general al aşezărilor omeneşti va fi acelaşi ca şi pînă acum în Ecumenopolis, chiar dacă nu pe întreaga suprafaţă a

globului. Va fi tot un model cu pete răspîndite la intervale mari, pe o suprafaţă care, în cea mai mare parte, va fi de culoare diferită. Acelaşi model, însă cu deosebirea că de data aceasta componentele lui se vor fi schimbat. Petele risipite ici-colo vor constitui acum rămăşiţele ce vor fi supravieţuit din vegetaţie ; spaţiul de culoare diferită, în care aceste pete disparate de verdeaţă vor fi presărate, nu va mai fi natura virgină sălbatică, ci un *continuum* de străzi şi clădiri, care ameninţă să devină o sălbăticie de un fel mult mai sinistru decît tot ceea ce a putut produce mai înspăimîntător natura dacă omul nu va reuşi să planifice forma şi structura viitorului Oraş mondial înainte ca acesta să fi luat definitiv aspectul intolerabil al unui *bidonville* [XIX] mondial.

Revoluţia ecologică prin care trece omenirea în prezent e simbolizată de inversarea funcţiei zidurilor. Funcţia lor tradiţională era de a salva oraşele — o formă excepţională şi rară de aşezare umană — împotriva agresiunii cîmpiilor, păşunilor şi ţinuturilor sălbatice^ ce ameninţau să le copleşească. Funcţia actuală a zidurilor e de a salva parcurile şi „centurile verzi“, ameninţate de agresiunea cărămizilor şi a mortarului. Cît priveşte agricultura şi creşterea animalelor, ele vor fi împinse de pe pămînt în mare, la început pe platforma continentală şi în cele din urmă, poate, în adîncuri. Din fericire, marea adîncă acoperă o parte mult mai întinsă a suprafeţei planetei decît uscatul şi marea de mică adîncime la un loc. Marea va fi viitoarea sursă de hrană a omenirii, iar fundul mării, viitoarea sursă de minereuri. Acum, cînd Oraşul mondial se apropie cu paşi repezi de noi, nu ne mai putem permite să exploatăm resursele latente

XIX Oraş de cocioabe făcute din bidoane, cartoane vechi ş.a. — *Nota trad.*

ale mării folosind metodele ineficace ale strămoşilor noştri paleolitici.

în era Ecumenopolisului, industria pescuitului — acest mod de recoltare a hranei ce dăinuie din arhaica economie paleolitică — e depăşită. Japonezii au dus această formă de culegere a hranei pînă la cea mai înaltă culme de eficienţă posibilă şi nu întîmplător tot japonezii sînt pionierii noii acţiuni de cultivare a mării. Dacă vă veţi duce la Wakayama, veţi vedea cum ierburile de mare sînt cultivate pentru hrană. Dacă vă veţi duce la Shirahama, veţi vedea cum icrele peştelui cu coadă galbenă sînt fecundate artificial, puietul ce supravieţuieşte fiind păstorit asemenea turmei legendare de foci a lui Proteu, pe insula Pharos. în condiţii naturale, adică în condiţiile unei faune maritime din care pescarul îşi face şi el parte, din- tr-un milion de ouă de peşte cu coadă galbenă, doar trei supravieţuiesc şi ajung peşti adulţi, care vor trăi suficient timp pentru a menţine în viaţă specia, producînd, la rîndul lor, icre şi spermă. în noile condiţii de domesticire, numărul supravieţuitorilor nu mai e de trei la un milion, ci de o sută de mii. Iată deci pîinea şi peştele cu care vor fi hrănite cele cincizeci de mii de milioane de viitori locuitori ai Ecume- nopolisului.

în oraşele de tip tradiţional, populaţia trăia înghesuită. Dat fiind că zidurile oraşului necesitau sume mari pentru a fi construite şi menţinute în bună stare, autorităţile publice căutau să le reducă lungimea la minimum, atît cît era necesar pentru a cuprinde populaţia adunată cît mai strîns laolaltă. Chiar atunci cînd un oraş îşi putea permite să construiască un zid lung, cuprinzînd mai mult- decît o zonă minimă, autorităţile se abţineau, totuşi, de a depăşi strictul necesar,

avînd în vedere că un perimetru mai mare necesita mai mulţi oameni pentru a-1 apăra. în cazul cînd se impunea însă o extindere a zidurilor de centură peste limitele zonei construite şi locuite, pentru raţiuni militare imperative, ca, de exemplu, înglobarea unei culmi sau a unui lanţ de dealuri ce nu puteau fi lăsate în afara zidului spre a nu fi ocupate de asediatori, spaţiul intramural suplimentar pe care fuseseră siliţi să-1 includă era de obicei prea abrupt şi stîncos pentru a fi folosit ca teren de construcţii. Amplasarea geometrică a oraşului grec ionic Priene în coasta unui munte, pe o platformă mărginită de pereţi abrupţi, a fost un tur de forţă excepţional. Prin urmare, în majoritatea oraşelor de tip tradiţional, densitatea clădirilor era foarte mare. Această densitate ajungea la maximum în oraşele feniciene insulare şi peninsulare, a căror arie era minusculă. La Motya, clădirile aveau cîte şase etaje ; oraşul nu dispunea de pămîn- turi proprii producătoare de hrană, iar pe insulă nu era loc nici măcar pentru un cimitir, pentru care a fost nevoie să se închirieze un teren în Sicilia, de la localnici.

în era dinaintea revoluţiei industriale, locuitorii îngrămădiţi în rarele oraşe de pe planetă constituiau doar o mică fracţiune a populaţiei umane. Culegătorii-de-hrană care supravieţuiau erau, probabil, şi mai puţin numeroşi. în cursul celor opt sau poate zece mii de ani ce s-au scurs între inventarea agriculturii şi a creşterii animalelor şi izbucnirea revoluţiei industriale, marea majoritate a oamenilor erau producă- tori-de-hrană, trăind şi muncind la ţară. în 1969 s-a apreciat că 45°/o din populaţia lumii a devenit urbană şi, întrucît explozia urbanizării s-a produs pînă în prezent în special în rîndu- rile unei minorităţi „dezvoltate", ponderea acestei categorii în volumul total al urbanizării e cu

mult peste media mondială. Se spune, de exemplu, că în prezent, în Statele Unite, numărul locuitorilor angajaţi în producerea hranei este mai mic decît cel al locuitorilor din campusurile universităţilor. Această preponderenţă covîrşitoare a proporţiei populaţiei urbane, ce reprezintă deja un fapt împlinit în Statele Unite, va deveni în viitorul apropiat un fenomen pe scară mondială. Cu toate acestea, densitatea medie actuală a aşezărilor urbane din Statele Unite, Europa de vest şi Japonia (Tokio fiind în prezent cel mai mare oraş din lume)

este estimată a fi mai redusă, în medie, decît era densitatea din oraşele de tip tradiţional. Dintre oraşele zilelor noastre, Honk Kong e poate singurul în care există tot atîţia locuitori pe kilometru pătrat cîţi aveau pe vremuri Motya, Cartagina, Tyr, Sidon şi Arvad.

La prima vedere, o asemenea estimaţie ar părea de necrezut. Clădirile supraînalte din Tokio, New York şi Chicago privesc ca la nişte pitici la clădirile cu şase etaje ridicate la Motya către sfîrşitul secolului al V-lea şi începutul secolului al IV-lea î.e.n. Totodată însă, suprafaţa întregii Sicilii a fost cu mult depăşită de suprafaţa fiecăruia dintre megalopolisurile, viitoare componente ale Ecumenopolisului, care se încheagă în prezent în jurul Marilor Lacuri din America de Nord, de la Milwaukee, trecînd prin Chicago şi Detroit, la Cleveland, şi de-a lungul coastei Americii de Nord, de la Boston, prin New York şi Philadelphia, la Washington, D.C., şi de-a lungul coastei de sud a insulei principale a Japoniei, de la Tokio, prin Nagoya, pînă la Osaka. Prin urmare, este probabil adevărat că extinderea zonei acoperite cu clădiri şi străzi urbane a avut loc în mod disproporţionat faţă de creşterea numărului absolut al populaţiei urbane. Odată cu creşterea uriaşă a acestei populaţii s-a produs o creştere şi mai uriaşă a zonelor pe care ea le ocupă, iar aceasta înseamnă că densitatea aşezărilor s-a redus pe măsură ce oraşele au crescut ca număr de populaţie şi ca mărime.

Acest rezultat, la prima vedere paradoxal, al „marşului cărămizilor şi mortarului" a devenii posibil datorită îmbunătăţirii concomitente, prin mecanizare, a mijloacelor de transport. în oraşul de tip tradiţional, majoritatea locuitorilor erau nevoiţi să circule pe jos ; numai o minoritate înstărită

îşi putea permite să meargă călare pe măgar sau pe cal pe străzile înguste. Prin urmare, majoritatea muncitorilor urbani 65

locuiau fie în clădirile unde lucrau, sau la cîteva minute distanţă de mers pe jos, ceea ce înseamnă că trăiau şi munceau înghesuiţi. Chiar şi în Londra ultimului deceniu al secolului al XlX-lea, care cunoscuse o dezvoltare accelerată timp de cel puţin un secol, vecinul familiei mele, avocatul, mergea călare la birou, iar tatăl meu, care era activist social, circula între locuinţa noastră din Paddington şi filialele locale ale Societăţii pentru organizarea binefacerii de pe malul de sud al Tamisei cu omnibuz cu cai. Dăinuirea acestor mijloaoe primitive de transport a limitat într-o oarecare măsură expansiunea Londrei. Practica „navetismului" începuse încă de pe atunci, dar se afla în faza de început şi se limita la călătoria cu trenul. Nu exista încă vreun mijloc mecanizat, public sau privat, pentru transportul rutier al locuitorilor.

Acum, în 1969, a face „naveta" între un dormitor suburban şi o fabrică sau un birou urban a devenit un lucru obişnuit. în suburbiile-dor- mitoare, înălţimea medie a clădirilor e relativ redusă în comparaţie cu media din cartierele comerciale şi de birouri — „City" la Londra, „Downtown" la New York, „Loop" la Chicago —, şi unul din agrementele vieţii suburbane constă în faptul că în suburbie casele îşi pot îngădui să aibă loc de grădină la un preţ convenabil. E adevărat că partea mai săracă a populaţiei urbane, care astăzi, ca şi în trecut, formează majoritatea, continuă să locuiască destul de aproape de sectoarele interioare ale oraşului, dar recazarea săracilor în blocurile înalte cu apartamente nu a mărit densitatea clădirilor în zonele unde locuiesc aceştia. Noile blocuri au spaţii mari între ele, unde sînt amplasate terenuri de joacă pentru copii şi locuri de parcare pentru posesorii de automobile, pe

cînd casele cu unul sau două etaje, pe care blocurile înalte le-au înlocuit, erau mult mai apropiate între ele. în plus, acum, cînd nu se mai obişnuieşte ca un lucrător urban să doarmă noaptea la etajul aceleiaşi clădiri în care lucrează ziua la parter, majoritatea lucrătorilor ocupă două unităţi de spaţiu urban sau suburban — una în care îşi petrec nopţile şi zilele libere de sfîrşit de săptămînă, a doua, în care îşi petrec orele de muncă în zilele lucrătoare. Se spune (şi aceasta fără prea mare exagerare) că singurii care îşi petrec în prezent nopţile în interiorul „City"-ului din Londra sînt vicarul şi canonicii catedralei St. Paul şi membrii gospodăriilor lor.

Aceasta înseamnă că prin înlocuirea minusculului oraş tradiţional, înconjurat de ziduri, cu oraşul imens al prezentului şi al viitorului s-a modificat caracterul supliciului vieţii urbane. în oraşul tradiţional, supliciul consta în aglomerarea populaţiei staţionare. Condiţiile de viaţă erau mizere şi neigienice şi rata mortalităţii urbane *intra muros* din cauză de boală era probabil mai mare decît cea a mortalităţii *extra muros* din cauză de bătălii şi omucideri. In megalopolisul actual, supliciul îl reprezintă aglomerarea circulaţiei, dat fiind că acum populaţia a devenit mobilă ; s-a obişnuit să migreze în masă, între dormitoarele şi locurile ei de muncă, de două ori la fiecare douăzeci şi patru de ore. în 1967, la Tokio, şaptesprezece milioane de oameni lucrau în timpul zilei în oraş, dar numai douăsprezece milioane dormeau noaptea în incinta lui. Cinci milioane de oameni „făceau naveta[11] dinspre şi înspre Tokio, iar numărul lor este în creştere. Autorităţile publice nu mai ştiau cum să facă faţă problemei tot mai complexe a circulaţiei. Zona periculoasă pentru viaţa omului s-a

mutat de la ţară în oraş. în oraşele din Statele Unite, asasinatele şi încăierările ating aproape proporţiile unui război civil, ameninţînd să devină cronice ; primejdia cea mai mare pentru viaţa omului o constituie însă accidentele provocate de vehiculele mecanizate cu mulţi cai-putere, care intră în coliziune unele cu celelalte sau cu pietonii. Totuşi, nu tributul de vieţi curmate în urma accidentelor apasă cel mai greu asupra acestor populaţii urbane în mişcare ; oboseala fizică, încordarea psihică, pierderea de ore de muncă şi de ore de recuperare a forţelor reprezintă chinurile cele mai mari din existenţa profesională a „navetistului[44]. Aceste probleme noi ale vieţii urbane formează subiectul celor două capitole finale ale cărţii de faţă.

2. ORAŞE-STATE

In capitolul precedent, oraşele au fost examinate îndeosebi sub aspectul lor material. Din acest punct de vedere se poate spune că sînt aşezări umane de un fel special, ce se deosebesc de alte feluri de aşezări prin caracterul mediului înconjurător creat de om, în care trăiesc populaţiile urbane. Oraşele nu sînt sate ai căror locuitori se ocupă cu producţia de cereale pe ogoare sau cu creşterea animalelor pe păşuni ; oraşele nu sînt nici tabere de mineri, muncitori forestieri sau cărbunari şi *a fortiori* nu sînt sălaşuri mobile, ca cele ale păstorilor nomazi. Oraşele, ca şi satele, sînt aşezări fixe, ai căror locuitori sînt sedentari, dar aşezările urbane sînt conglomerate de străzi şi clădiri şi înăuntrul unui oraş nu se pot produce toate alimentele — de fapt, în cele mai multe cazuri, nici unul dintre alimente — de care locuitorii săi au nevoie. Această definiţie a naturii oraşelor în termeni materiali e corectă şi grăitoare pînă la un anumit punct; este însă, bineînţeles, incompletă. Omul e un animal social; ca atare, orice fel de aşezare umană are atît un aspect social, cît şi unul fizic, iar o aşezare urbană nu face excepţie de la această regulă universală. Populaţia unui oraş este fie o comunitate de- sine-stătătoare — cum s-ar spune, suverană —, sau face parte din altă

comunitate suverană, ce cuprinde şi alţi membri în afară de locuitorii acestui oraş. Iar atunci cînd o populaţie urbană face parte dintr-o comunitate mai mare, există o gamă largă de relaţii posibile între parte şi întreg.

Comunitatea mai mare, din care oraşul reprezintă o parte, poate acorda oraşului un grad de autonomie echivalent în practică, dar nu şi din punct de vedere juridic, cu suveranitatea locală. în afară de aceasta, există numeroase grade de autoguvernare municipală ce pot fi acordate unui oraş nesuveran, după cum i se poate refuza chiar şi gradul minim de autoguvernare, fiind administrat direct de funcţionarii guvernului din statul în care este încorporat. Aceasta a fost soarta unor oraşe-capitale, ca, de exemplu, Alexandria pe vremea cînd era capitala Imperiului ptolemeic şi Washington, D.C., capitala Statelor Unite. Este însă o situaţie neobişnuită, chiar pentru oraşele capitale, să fie lipsite de cel mai elementar grad de autoguvernare ; căci, deşi existenţa unei autorităţi municipale active şi în măsură să se afirme în însuşi oraşul de reşedinţă a guvernului unei unităţi politice mai mari poate reprezenta un neajuns şi eventual chiar o ameninţare pentru guvernul suveran instalat în aceeaşi zonă construită, s-ar putea ca guvernul suveran să considere că ar fi o povară şi mai grea să preia, peste îndatoririle care îi revin în mod inevitabil, şi sarcina administraţiei municipale a unui mare oraş.

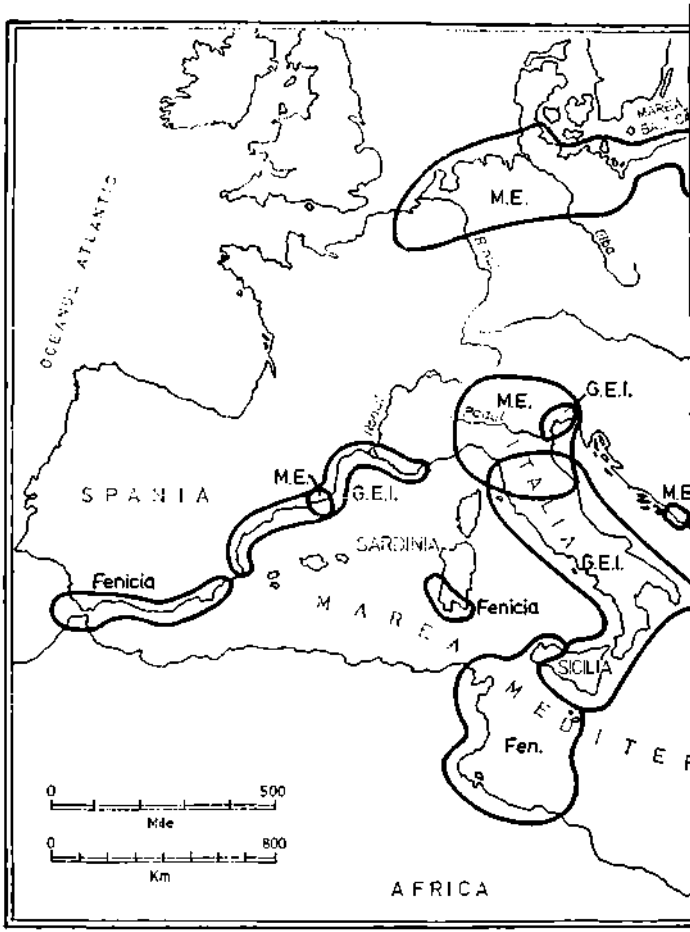
Ca atare, s-a considerat, de obicei, că este mai convenabil, ţinînd seama de toate elementele existente, de a permite chiar şi unui oraş-capi- tală să dispună într-o anumită măsură de autonomie municipală. Un oraş nu reprezintă numai un fel special de aşezare, ci este o aşezare deosebit de complicată şj fiecare oraş are o configuraţie, un caracter şi

probleme proprii, individuale. De aceea, un oraş poate fi cel mai bine administrat de reprezentanţii propriilor săi cetăţeni, cărora le sînt familiare toate aspectele vieţii sale şi care pot acorda prioritate absolută, în timpul lor de lucru, îndatoririlor lor de administratori municipali.

Aspectul vieţii urbane de care ne ocupăm acum este cel politic, iar subiectul capitolului de faţă îl constituie categoria politică de oraşe care au fost în acelaşi timp state suverane. Lumea greco-romană a fost una dintre societăţile în care oraşele-state reprezentau modelul standard de stat, iar termenii „politic[11], „politică", „poliţie[11] sînt adaptări sau derivate ale cuvîn- tului grec *„polis",* care la origine însemna o citadelă fizică, apoi a ajuns să însemne oraşul în care se transformase citadela, semnificînd, totodată, şi statul, adică aspectul politic al oraşului grec. Echivalenţii acestor cuvinte de origine greacă se găsesc în vocabularul majorităţii limbilor vorbite în lumea occidentală a zilelor noastre. Adoptarea şi adaptarea acestor termeni greceşti ai artei politice este una dintre numeroasele dovezi atestînd datoria culturală pe care civilizaţia occidentală o are faţă de predecesoarea sa greco-romană.

Un oraş-stat poate fi definit ca un stat în care există un singur oraş sau în care un anume oraş e atît de superior, în ceea ce priveşte populaţia şi puterea, faţă de oraşele mai mici incluse în acel teritoriu, încît supremaţia sa constituie un fapt indiscutabil. Cetăţenii cu drepturi depline ai oraşului vor fi unii şi aceiaşi cu cei ai statului, fie că forma de organizare a oraşului-stat este oligarhică sau democratică. în capitolul anterior am arătat că, în era dinaintea începutului revoluţiei industriale, majoritatea oraşelor era oraşe-tîrguri, care-şi cumpărau

alimentele dintr-o regiune producătoare de alimente din imediata lor apropiere şi tot acolo îşi vindeau mărfurile produse de ele. Oraşele-state, care şi-au cîştigat existenţa făcînd comerţ, în mare parte sau în întregime, cu pieţe şi surse de aprovizionare mai îndepărtate, au reprezentat o minoritate, deşi această minoritate cuprinde unele dintre cele mai renumite


OCEANO ATLANTICO
M.E.
M.E.
G.E.I.
M.E.
G.E.I.
SPAGNA
SARDINIA
G.E.I.
Fenicia
Fenicia
MARE
SICILIA
Fen.
0
500
Mde
0
800
Km
AFRICA

Oraşele-state sumer-ene şi akkacfereîn ultimele

HARTA 1. GRUPURI DE ORAŞE-STATE

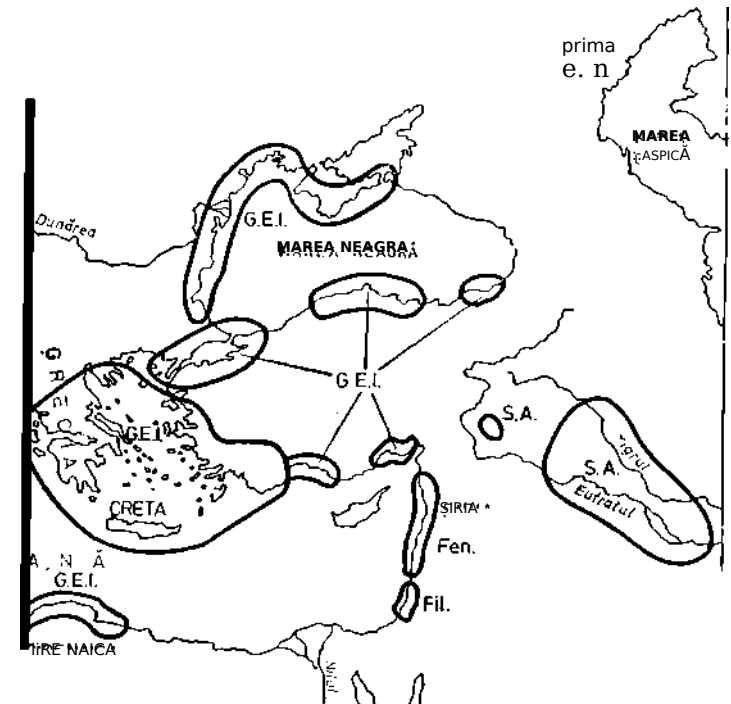
trei milenii ", e n.

S.A Oraşele-stQte feniciene 7n ultimul mileniu î.e.n.

Cele cinci oraşe-state filiste.ne

Fen. G.E.I. Oraşele-state greceşti, etrusce şi italice 7n

Fil. ultimul mileniu? e.n.



M.E. Oraşele-state medievale europene ?n jumătate a celui de al 'doilea milşniu

exponente ale speciei, şi anume oraşele fenicicuc, Milet, Corint. Atena, Veneţia, Genova, Pisa, Ilamburg, Bremen, Frankfurt. Majoritatea oraşelor care au fost în acelaşi timp state erau oraşe-tirguri obişnuite, dar suverane, cu- prinzînd, de obicei, în cadrul frontierelor lor politice zona rurală din împrejurimi, de unde îşi procurau alimentele. în oraşele-state de acest tip, în care populaţia era în parte rurală, şi nu exclusiv urbană, respectivele statute politice ale secţiunii urbane şi secţiunii rurale a populaţiei au fost foarte diferite în cazuri diferite.

în oraşul-stat roman, alegătorii înregistraţi în secţiile urbane de votare erau dezavantajaţi în mod deliberat; căci, deşi individual aveau drepturi cetăţeneşti depline, secţiile lor de votare erau cu mult depăşite ca număr de cele rurale, ceea ce le asigura alegătorilor rurali votul hotărîtor, dat fiind că alegerile nu se făceau pe baza voturilor individuale, ci pe baza votului în bloc dat de fiecare secţie de votare, conform hotărîrii luate de majoritatea membrilor săi. Dimpotrivă, în oraşul-stat Sparta, singurii cetăţeni cu drepturi depline reprezentau un corp relativ restrîns de „pari“, care erau soldaţi de meserie, cantonaţi permanent chiar în oraşul Sparta. Terenurile agricole din imediata vecinătate a oraşului erau, probabil, cultivate de „inferiori", care erau şi ei cetăţeni spartani, dar nu cu drepturi depline. Cea mai mare parte a teritoriului oraşului-stat Sparta (spre deosebire de teritoriile oraşelor-state satelite ale Spartei şi de cele ale aliaţilor săi suverani) era locuită de şerbi, care cultivau ogoarele şi îngrijeau animalele şi plăteau „parilor" spartani un tribut în natură, punînd astfel la dispoziţia acestora

mijloacele economice ce le permiteau să se dedice în întregime îndatoririlor militare şi să-şi petreacă tot timpul în Sparta, în afară de cazul cînd se aflau în campanie, dincolo de frontierele dominioanelor ora- şului-stat spartan. Două alte oraşe-state greceşti în afară de Sparta, şi anume Siracusa şi Heracleea Pontului, aveau, de asemenea, teritorii rurale relativ întinse, locuite şi cultivate de şerbi, cu toate că în aceste două oraşe-state coloniale greceşti şerbii erau „indigeni[11] negreci, pe cînd în oraşul-stat spartan şerbii erau greci, ca şi „parii“ spartani înşişi. în oraşul-stat atenian, raportul organic între secţiunea urbană şi cea rurală a populaţiei era, de asemenea, diferit. Aici, membrii ambelor secţiuni erau cetăţeni cu drepturi depline (excepţie făcînd un număr considerabil de sclavi, de liberţi şi de străini re- zidenţi).

Atena, Sparta, Heracleea, Siracusa şi Roma erau oraşe-state normale, în sensul că cuprindeau, în cadrul frontierelor lor, atît o zonă şi o populaţie urbană, cît şi una rurală, spre deosebire de oraşele feniciene, precum şi de Veneţia, Hamburg, Bremen şi Lilbeck, al căror teritoriu se reducea, cel puţin la început, la suprafaţa cuprinsă între marginile oraşului. Roma, Siracusa, Heracleea, Sparta şi Atena formau însă excepţii printre oraşele-state ale lumii greco-romane în ceea ce priveşte dimensiunile teritoriului lor. în era civilizaţiei greco-romane, oraşele-state greceşti şi italiene erau, în marea lor majoritate, oraşe-tîrguri, iar teritoriul statului includea şi un district rural înconjurător ; acest district era însă atît de mic, încît permitea locuitorilor săi din satele cele mai îndepărtate de oraş să vină la tîrg ca să vîndă şi să cumpere, iar apoi să se întoarcă în satul lor — toate acestea între răsăritul şi apusul

soarelui. Deoarece, înainte de mecanizarea mijloacelor de tracţiune, comunicaţiile pe uscat erau ineficiente şi costisitoare, iar comunicaţiile pe mare erau legate de primejdii, oraşele-state constînd dintr-un singur oraş-tîrg şi din împrejurimile sale apropiate rurale reprezentau în trecut o formă foarte obişnuită de stat. De fapt, în era premecanizării, state constituite pe o scară mai mare decît aceasta erau o excepţie, deşi cele cîteva state care au reuşit să atingă asemenea dimensiuni excepţionale au jucat un rol deosebit de important în cursul celor cinci mii de ani de istorie umană ce s-au scurs între zorile civilizaţiei şi inventarea vapoarelor cu abur şi a locomotivelor cu abur pe şine — invenţie ce a făcut tehnologic posibil, pentru prima oară, să se constituie şi să se administreze un stat de dimensiuni fizice literalmente mondiale.

în prezent, explozia progresului tehnologic, care a început cu aproximativ două sute de ani în urmă, a redus în mod considerabil rolul mediului înconjurător natural al omului, ca element de influenţare şi de limitare a activităţilor sale. în anul 1969, avioanele pot zbura şi rachetele pot fi catapultate cu precizie din orice punct al planetei în orice alt punct, indiferent dacă mijlocul de transport aerian sau proiectilul zboară deasupra solului sau a apei şi, în cazul cînd e pe pămînt, indiferent dacă e şes sau munte, pămînt cultivat sau deşert, stepă sau mlaştină. în trecut însă, configuraţia şi alcătuirea suprafeţei planetei au exercitat o in- influenţă puternică — chiar dacă, poate, niciodată omnipotentă — asupra activităţilor omeneşti şi, printre altele, asupra dimensiunii şi structurii politice a statelor.

Felurile de teren, stîncă sau mlaştină, alese pentru amplasarea citadelelor erau prielnice şi pentru formarea statelor de tipul oraşului-stat. Cele mai vechi oraşe-state, despre care

există documente, sînt statele sumeriene, care s-au ridicat, izolate unele de celelalte, în prima fază a istoriei lor, din mijlocul mlaştinilor, în bazinul inferior al Tigrului şi Eufratului. Oraşele- state reprezentînd tipul standard de stat din lumea greco-romană au apărut în ultimul mileniu î.e.n., în jurul ţărmurilor Mării Egee şi în Italia peninsulară, intr-un ţinut muntos, unde rarele porţiuni de şes corespunzătoare pentru agricultură şi păşune şe aflau izolate unele de celelalte prin lanţuri de munţi, aşa cum ora- şele-state sumeriene erau pe vremuri separate înţre ele prin mlaştini încă nedesecate. Pe de altă parte, în Egipt, oraşele numeroase şi populate, cărora terenul aluvionar fertil din valea Nilului inferior şi din deltă le asigura baza economică, nu s-au dezvoltat din punct de vedere politic în multe state suverane separate, deoarece în Egipt, aşa cum s-a arătat în capitolul precedent, mijloacele de comunicaţie oferite de natură erau excepţional de bune în raport cu condiţiile existente în era premecani- zării. Curentul fluviului Nil şi vîntul de nord, ce sufla în mod precumpănitor, au acţionat laolaltă în Egipt pentru a înlesni unificarea politică a ţării, de la baza cataractei întîi pînă la gurile deltei. Egiptul a fost unificat politiceşte cel puţin cu jumătate de mileniu mai devreme decît sud-estul Irakului.

Cu toate acestea, ar fi inexact să se afirme că structura politică este în raport direct cu terenul. Fiziografia Europei de nord este aproape tot atît de propice unei unificări politice ca şi fiziografia Egiptului. Totuşi, în evul mediu al istoriei Occidentului, Flandra, nordul Ţărilor de Jos şi Germania de nord au fost o pepinieră de oraşe-state oare numai cu numele erau supuse coroanei Franţei şi Imperiului roman de naţiune germană. Germania de nord n-a fost unificată pe plan

politic pînă la constituirea Confederaţiei Germaniei de Nord, în 1867, şi aceasta, ca şi succesorul său, al doilea Reich german, sau Republica de la Weimar, sau actuala Republică Federală a Germaniei (Germania occidentală) — şi nici măcar Germania lui Ilitler —, nu a fost un stat unitar. Fiecare din aceste state a fost o federaţie şi, în aceste state federale germane succesive, două oraşe-state germane din nord — Hamburg şi Bremen — şi-au păstrat pînă în zilele noastre identitatea
de componente separate (Landuri) ale uniunii federale, iar un al treilea oraş-stat, Liibeck, şi-a păstrat identitatea pînă în 1937. Pe de altă parte, Japonia, care, ca Italia şi Grecia peninsulară, e o ţară cu puţine şesuri, izolate unele de celelalte prin munţi, a produs doar un singur oraş-stat, Sakai. La începutul istoriei sale, conform documentelor autentice, Japonia era un imperiu unitar, iar în 1868 a devenit din nou un imperiu unitar. în cursul celor şapte secole pînă în 1868, harta politică a Japoniei a fost un mozaic de state locale, ţinute laolaltă, în ultimele două secole şi jumătate ale acestui interval, sub hegemonia celor mai puternice dintre ele, dar, exceptînd Sakai, aceste state japoneze nu erau oraşe-state. Erau state feudale, fiecare dintre ele guvernat, dintr-un castel, de un baron în fruntea unei caste de vasali războinici. I

Structura politică a Japoniei din perioada pre-Meiji a fost de fapt asemănătoare cu structura Greciei din epoca myceniană, în măsura în care aceasta poate fi reconstituită îmbinînd reminiscenţe homerice cu ziduri şi cioburi mute şi cu o mînă de documente contemporane, înscrise pe tablete de argilă cu scrierea „line- ară-B“. Aceasta reaminteşte că perioada în care lumea greacă era, ca structură politică, o lume de oraşe-state a durat numai un mileniu, şi anume pînă în

secolul al III-lea e.n., ceea ce reprezintă doar un sfert din cei patru mii de ani de istorie greacă despre care s-au păstrat documente — dacă socotim, aşa cum ar trebui socotit, ca făcînd parte din documente şi mărturiile arheologice, ce premerg celor mai vechi mărturii scrise descoperite pînă în prezent în Grecia.

Nu avem documente scrise din care să aflăm ce fel de statut politic aveau cele două oraşe din era neolitică ce au fost dezgropate pînă în prezent, anume Jerichon şi pandantul său recent descoperit la Lepenski Vir, în Iugoslavia. Aceste două oraşe au fost construite înainte de inventarea primului sistem de scriere din lume. Prima scriere cunoscută de noi, probabil şi prima de fapt, este scrierea cuneiformă, care la început a servit la transmiterea limbii sumeriene, iar ulterior a fost adaptată pentru a transmite o limbă semită, akkadiană-babiloniană-asiriană. Data cînd au fost scrise cele mai vechi documente sumeriene descifrabile, ce au fost dezgropate de arheologii moderni, este apropiată de începutul celui de-al III-lea mileniu i.e.n., şi la această dată regiunea ocupată de oraşele sumeriene şi de domeniile lor rurale respective — regiunea actuală a Irakului de sud-est — nu era încă unificată sub un singur guvern. Fiecare oraş sumerian era un stat suveran şi îşi exercita dreptul suveran de a porni război împotriva celorlalte oraşe.

In cursul ultimelor cincisprezece secole î.e.n. au apărut oraşe-state în trei puncte de pe ţărmurile bazinului mediteranean. Dintre acestea, primele au fost oraşele-state feniciene de-a lungul coastelor republicilor Liban şi Siria din zilele noastre. Oraşe-state filistene au fost implantate, înainte de sfîrşitul celui de-al II-lea mileniu î.e.n., de-a

lungul coastei Palestinei de către năvălitori venind din bazinul egeean sau poate dintr-un punct şi mai îndepărtat din sud- estul Europei. La începutul ultimului mileniu î.e.n., oraşe-state greceşti au răsărit pe ambele ţărmuri ale Mării Egee, şi oraşe-state etrusce au fost implantate de năvălitori veniţi dintr-o regiune din Levant, ce n-a fost încă identificată, de-a lungul părţii nord-vestice de pe coasta de vest a Italiei peninsulare, între malul drept al fluviului Tibru şi poalele sudice ale Apeninilor nord-vestici.

Cetăţenii acestor trei grupuri levantine de oraşe-state se concurau între ei, căutînd să colonizeze alte ţărmuri ale Mediteranei şi ale mărilor legate de ea — de exemplu Marea de Marmara şi Marea Neagră —, unde băştinaşii erau mai înapoiaţi atît din punct de vedere politic, cit şi tehnologic şi, prin urmare, cu greu puteau rezista levantinilor spoliatori. La împărţirea prăzii, grecii şi-au însuşit partea leului. Poziţia lor geografică călare pe Marea Egee le dădea posibilitatea să monopolizeze exploatarea Mării de Marmara şi a Mării Negre, iar superioritatea lor numerică faţă de fenicieni şi de etrusci le oferea în acelaşi timp posibilitatea de a concura cu aceştia la exploatarea bazinului occidental al Mediteranei.

Dar nu toate popoarele băştinaşe din această regiune s-au dat bătute. Unii băştinaşi din interiorul Siciliei şi din Italia peninsulară au reuşit să reziste invadatorilor levantini, adoptînd de la ei instituţia oraşului-stat ; iar în cele din urmă, Roma — un oraş-stat peninsular italian, care nu era nici etrusc, nici grec, nici fenician — a reuşit să impună o unitate politică, sub conducerea ei, pe întregul perimetru al Mării Me- diterane. In toată această vastă zonă, asupra cărora romanii şi-au extins dominaţia politică, ei au

patronat şi au promovat în mod consecvent oraşul-stat ca formă de organizare politică, menţinîndu-1 acolo unde exista deja şi introdu- cîndu-1 acolo unde băştinaşii nu-1 adoptaseră mai dinainte, din proprie iniţiativă, aşa cum procedaseră romanii înşişi. La sfîrşitul secolului al II-lea şi începutul secolului al III-lea e.n., guvernul imperial roman a desăvîrşit acest proces, acordînd statutul de oraş-stat oraşelor egiptene care erau reşedinţe ale administraţiei departamentelor, Egiptul fiind împărţit în asemenea departamente, în scopuri administrative, încă dinainte de zorii civilizaţiei egiptene. După aceea, pentru o scurtă perioadă de timp, Imperiul roman a fost un corp politic constituit aproape în întregime din celule, care erau ca structură politică oraşe-state. Nu erau, bineînţeles, oraşe-state suverane, dar un punct cardinal al politicii guvernului imperial consta în acordarea unei cît mai largi autonomii locale oraşelor-state constitutive ale imperiului, pe măsura capacităţii lor de a o exercita în mod eficient.

Imperiul roman de răsărit a supravieţuit în lumea greacă medievală, dar sistemul său de guvernare devenise atît de centralizat, încît numai puţine oraşe-state s-au putut menţine cîtva timp, şi acestea doar la periferia imperiului : Cherson în Crimeea (pe locul unde, mult mai tîrziu, ruşii au întemeiat Sevastopol) ; Ragusa şi Veneţia pe ţărmul Adriaticii; Amalfi, Napoli şi Gaeta pe coasta de vest a Italiei de sud-est. Toate au fost însă înăbuşite în faşă, în afară de Veneţia şi Ragusa, care au reuşit să obţină o independenţă suverană, menţinută pînă în 1797.

Veneţia şi Ragusa au gravitat spre vest în perioada cînd supremaţia Imperiului roman de răsărit asupra lor devenise literă moartă,

iar oraşele-state au jucat un rol proeminent în viaţa lumii occidentale în cursul capitolului medieval al istoriei sale. în lumea creştină occidentală a evului mediu au existat în special două regiuni unde au apărut şi au înflorit oraşele-state. Cea mai importantă se afla în Italia de nord şi centrală ; cealaltă, în şesul nord- european ce pornea din Flandra şi nordul Ţărilor de Jos, traversa Germania de nord şi se întindea spre răsărit pînă la limita unde ajunsese, în această direcţie, creştinătatea occidentală medievală. Aceste două grupuri principale de oraşe-state occidentale medievale erau legate între ele printr-un al treilea grup din Germania de sud, unde oraşe-state ca Augsburg în Suabia, Frankfurt-pe-Main şi Niirnberg în Franconia erau înşirate de-a lungul căilor comerciale de uscat, între grupul italian şi cel nordic. Din grupul italian de oraşe-state făceau parte şi membri mai îndepărtaţi, din afara frontierelor Italiei, de exemplu Marsilia, Barcelona şi Ragusa, care erau italice după modul lor de viaţă politic şi economic, deşi cetăţenii lor nu erau italieni ca naţionalitate.

Dacă un observator străin — să spunem un cetăţean al Imperiului roman de răsărit cunoscător al istoriei greco-romane — ar fi studiat istoria lumii creştine occidentale în orice perioadă de la începutul secolului al Xll-lea şi pînă la sfîrşitul secolului al XlV-lea, ar fi putut prevedea că structura politică a creştinătăţii occidentale avea să fie o reproducere a structurii lumii greco-romane. Observatorul nostru imaginar ar fi putut prezice că lumea creştină occidentală avea să devină o societate în care, pe plan politic, oraşele-state vor înlătura toate celelalte forme de organizare concurente. El ar fi putut trage concluzia că naţiunile-state occidentale pe cale de a lua fiinţă, reprezentate,

de exemplu, de.către Franţa şi Anglia, nu aveau nici un viitor ; ele erau dominate din punct de vedere economic de oraşele-state occidentale şi. în cele din urmă, locuitorii lor băştinaşi aveau să fie obligaţi, în scopul autoconservării, să-şi transforme regatele învechite în grupuri de oraşe-state, după modelul standard occidental.

în jurul anului 1100, Imperiul roman de răsărit — un imperiu centralizat, de felul celui egiptean al faraonilor şi al celui chinez de după anul 221 î.e.n. — resimţea deja presiunea puterii economice şi navale rapid crescînde a ora- şelor-state italiene maritime, a Veneţiei în primul rînd şi cel mai mult, dar şi a Pisei, Genovei şi Amalfiului. Oraşele-state occidentale medievale au jucat de la început un rol de frunte în expansiunea agresivă a creştinătăţii occidentale medievale, în detrimentul creştinătăţii răsăritene ortodoxe şi al lumii islamice, şi, pe măsură ce timpul trecea, au beneficiat de o parte tot mai mare din profiturile, atît economice, cît şi teritoriale, ale activităţii combinate de colonizare pe care au întreprins-o în tovărăşie cu vecinii lor creştinii occidentali feudali şi coreligionari. Oraşele-state ţineau în mină hăţurile, căci expansiunea creştinătăţii medievale în Baltica şi în Mediterana depindea în mare măsură, în această eră cînd nu existau mijloace eficiente de comunicaţie pe uscat, de transportul maritim, iar în evul mediu majoritatea vaselor din lumea creştinătăţii occidentale aparţineau oraşelor-state maritime occidentale, care le şi construiau şi navigau cu ele.

Cu toate că grosul occidentalilor feudali care porniseră în prima cruciadă au ajuns în Siria şi Palestina pe uscat, cei ce au rămas pentru a fonda şi a stăpîni principate occidentale în acest îndepărtat *pămînt de*

peste mări şi-au putut da scama că, pentru menţinerea legăturii vitale cu baza lor vest-europeană, depindeau de oraşele- state maritime italiene. Oamenii de afaceri italieni, cărora nu le-a trebuit mult ca să înţeleagă cît de avantajoasă era poziţia lor şi să profite de ea, şi-au asigurat largi privilegii comerciale şi politice în statele cruciaţilor, supu- nîndu-i pe cavalerii franci unor mari presiuni. Cruciada a patra a fost manipulată de veneţieni pentru a servi propriilor lor interese, căci Veneţia poseda vasele de care aveau nevoie participanţii francezi la această cruciadă pentru a fi transportaţi în Levant, iar francezii soseau la Veneţia fără banii necesari pentru plata drumului. Veneţienii se tocmeau cu prietenii lor cru- ciaţi francezi ca, în locul plăţii în bani, pe care francezii nu-i aveau, aceştia să facă Veneţiei unele servicii militare, la ordinul guvernului veneţian. Cruciaţii francezi au fost nevoiţi mai întîi să cucerească pentru Veneţia oraşul dalmat Zara, apoi să repună pe tronul Imperiului roman de răsărit, la Constantinopol, un împărat izgonit, iar în cele din urmă, să ia cu asalt oraşul Constantinopol, să-şi plătească datoriile către veneţieni din partea lor de pradă, să dezmembreze Imperiul roman de răsărit şi să cedeze Veneţiei trei optimi din cuceririle lor teritoriale. Atunci cînd locuitorii Imperiului roman de răsărit (adică grecii medievali) au reintrat, în cele din urmă, în posesiunea Constan- tinopolului, au constatat că singura lor cale de a scăpa de jugul Veneţiei era de a-şi băga capul sub jugul tot atît de apăsător al rivalei Veneţiei, Genova.

în Marea Baltică şi în Marea Nordului, evenimentele se desfăşurau pe o linie paralelă. Liga hanseatică — o asociaţie a oraşelor-state germane ce se constituise în şesul nord-european — a smuls stăpînirea acestor mări de la scandinavi. Ea a colonizat coastele de sud şi

de răsărit ale Balticii de la Mecklenburg şi pînă la coasta de sud a golfului Finic cu oraşe-state fiice — de exemplu Danzig, Riga şi Reval — şi şi-a extins dominaţia asupra descendenţilor creştini ai vikingilor în înseşi ţările de baştină ale acestora. în cursul secolelor al XÎII-lea şi al XlV-lea, statele hanseatice au reuşit să impună statelor scandinave o servitute comercială şi navală ce nu se deosebea prea mult de un regim colonial. Ipoteticul nostru observator din Imperiul roman de răsărit ar fi prezis, fără îndoială, că Danemarca, Norvegia, Suedia şi Finlanda aveau să împărtăşească soarta Franţei şi Angliei.

La începutul secolului al XlV-lea ar fi fost raţional să se prezică, în lumina evenimentelor petrecute în cele trei secole anterioare, că în Occidentul creştin viitorul aparţinea oraşelor- state şi că acestea aveau să reprezinte forma standard de organizare politică occidentală, aşa cum pe vremuri devenise forma standard a lumii greco-romane. Dacă însă observatorul neoccidental al treburilor occidentale ar fi continuat să trăiască în următoarele decenii ale secolului al XlV-lea, o întorsătură neaşteptată a evenimentelor l-ar fi făcut să-şi revizuiască predicţiunea. în cursul secolului al XlV-lea, în Occidentul creştin, sorţii oraşelor-state începură să se întunece, iar sorţii naţiunilor-state să se lumineze, iar în următoarele şase secole de

istorie occidentală, naţiuţiea-stat, şi nu oraşul- stat, a devenit forma standard de organizare politică. Sutele de oraşe-state, care ocupaseră pe vremuri poziţii de frunte în peisajul politic al Europei occidentale, s-au redus treptat la număr, iar cele ce au supravieţuit, cu excepţia unuia singur, şi-au pierdut statutul lor anterior suveran sau virtualmente suveran. Pe h-.rta politică a lumii occidentale din 1969 există doar un singur oraş-stat pe deplin suveran, anume San Marino, iar San Marino în secolul al XX-lea reprezintă un fenomen tot atît de ciudat ca şi Sakai în secolul al XVI-lea, San Marino nepu- tînd fi, totuşi, comparat cu acesta, căci Sakai, deşi unic în felul lui, a jucat, la timpul său, un rol însemnat în viaţa economică a Japoniei.

După izbucnirea revoluţiei industriale, un oraş-stat cu un teritoriu de dimensiuni minime, dar care desfăşoară o importantă activitate economică modernă, a devenit un anacronism. Chiar dacă oraşul în chestiune încetează de a mai fi suveran, devenind stat-membru al unei federaţii, el rămîne totuşi un avorton, căci toate oraşele de acest fel au irupt din frontierele lor sub impactul revoluţiei industriale. San Marino, desigur, nu a fost confruntat cu problemele Hamburgului şi Bremenului, căci San Marino e un mic oraş de deal, cocoţat pe un pinten al Apeninilor, departe de orice cale de comunicaţie principală. San Marino nu a fost niciodată un focar de activitate economică, iar pe vremea cînd marile oraşe cu o populaţie numeroasă au devenit şi mai mari, cu o populaţie şi mai numeroasă, populaţiile din micile oraşe rustice ca San Marino s-au împuţinat, ca urmare a emigrării cetăţenilor lor în centre cu activitate intensă şi unde aveau perspective mai favorabile să găsească o muncă remuneratorie. In prezent se pare

că San Marino îşi cîş- tigă existenţa, în mare parte, din industria turistică. Nici n-ar putea să şi-o cîştige din agri- 85

cultură sau din creşterea animalelor, căci teritoriul său minuscul e tot atît de arid ca şi cel al Miletului.

Intrucît numai două dintre fostele oraşe-state clin Germania şi-au păstrat identitatea politică în calitatea de „landuri[11] ale actualei Republici Federale, ultimul refugiu al oraşelor-state din lumea occidentală a zilelor noastre a rămas Elveţia. La fel ca cel de-al doilea Reich şi predecesorul său, Confederaţia Germaniei de Nord, Elveţia e o federaţie de state, dintre care unele sînt oraşe-state, pe cînd celelalte au o structură politică diferită. Echilibrul de forţe nu este însă identic. în cel de-al doilea Reich german, cele trei oraşe-state hanseatice reprezentau nişte rămăşiţe izolate ale structurii primului Reich şi erau puse în umbră de Prusia şi alte state de un calibru mult mai mare decît al lor. Dimpotrivă, în Elveţia, principalele cantoane oraşe- state — Ziirich, Berna, Basel, Geneva — pun în umbră micuţele „cantoane de păduri[1]* de tipul San Marino, care constituie nucleul istoric al Confederaţiei Helvetice. Aceste oraşe-state elveţiene supravieţuiesc deoarece au fost destul de înţelepte pentru a-şi uni fostele lor suveranităţi separate. Oraşul-stat Geneva, care a fost un aliat suveran independent al Confederaţiei Helvetice pînă după războaiele napoleonene, a ştiut să înţeleagă semnele prevestitoare ale secolului al XlX-lea. în 1814 a negociat admiterea ei ca membră a Confederaţiei. Dacă Geneva ar fi încercat atunci să rămînă mai departe singură, e puţin probabil că ar fi reuşit să supravieţuiască politiceşte ca oraş-stat izolat.

într-o lume în care toate instituţiile şi toate activităţile au căpătat dimensiuni tot mai vaste, un oraş-stat independent şi suveran, ce

se găseşte singur pe plan politic, devine o unitate politică prea mică pentru a mai fi viabilă. E semnificativ faptul că perioada în care forma politică de naţiune-stat a început să capete precădere în lumea occidentală asupra formei de oraş-stat a precedat cu peste patru sute de ani progresul revoluţionar pe care l-au înregistrat mijloacele de transport în urma aplicării forţei aburului la tracţiune. In lumea occidentală, oraşele-state n-au reuşit să se impună chiar într-o vreme cînd lipsa de eficienţă a comunicaţiilor pe uscat favoriza supravieţuirea statelor de dimensiuni ce corespundeau modului de transport pedestru şi cu animale de povară. Cu atît mai mult state de asemenea dimensiuni miniaturale erau condamnate la pieire după inventarea vapoarelor şi a locomotivelor cu aburi, pentru transportul pe uscat, pe calea ferată. în lumina tendinţei manifestate de viaţa occidentală către o creştere a dimensiunilor, hotărîrea luată de Geneva, în 1814, de a intra în Confederaţia Helvetică pare cît se poate de clarvăzătoare.

în lumea occidentală, după cum s-a mai arătat, oraşele-state au devenit acum o formă politică practic depăşită, iar această întorsătură a lucrurilor din istoria occidentală, care ar fi putut surprinde pe un observator neoccidental din secolul al XlV-lea, a constituit, în ansamblu, o dezvoltare politică firească a societăţilor care îşi începuseră existenţa pe plan politic ca conglomerate de oraşe-state. în decursul istoriei unora dintre aceste societăţi, oraşele-state iniţiale, independente şi suverane, au fost eliminate — după cum s-a întîmplat acum şi în lumea occidentală — de o formă concurentă de stat local, cu o structură politică diferită. în alte societăţi, oraşele-state şi-au păstrat existenţa separată cu preţul renunţării la suveranitatea lor separată, aşa cum s-a întîmplat în lumea

occidentală în cazul excepţional al ora- şelor-state cantoane din Sllveţia. în alte cazuri, grupuri de oraşe-state au fost alipite laolaltă nu printr-o federălizare voluntară, pe bază de egalitate, ci prin impunerea hegemoniei unui oraş-stat deosebit de puternic asupra unor oraşe-state mai slabe din vecinătatea sa, fără să le anexeze însă teritoriile şi fără să le priveze de caracterul lor de oraşe-state. Aşa s-au născut imperii, guvernate de un oraş-stat imperial, cu o întindere mai mare decît ar fi putut avea cel mai mare oraş-stat. Majoritatea acestor imperii, constituite de către oraşe-state care dominau pe vecinii lor mai slabi, au rămas doar nişte state locale de dimensiunile unui super- oraş-stat. La capătul de vest al Lumii Vechi însă, un oraş-stat, Roma, a reuşit la un moment dat să fondeze un imperiu care îmbrăţişa toate ţinuturile locuite de societăţile greco-romane şi feniciene, precum şi alte vaste teritorii locuite de diferite populaţii, cu diferite grade de cultură.

în istoria societăţii greco-romane a existat un interval ce a durat cam un secol şi jumătate în care evenimentele politice au luat aceeaşi întorsătură ca în istoria societăţii occidentale în- cepînd din ultimele decenii ale secolului al XlV-lea al erei noastre. în ultima parte a secolului al IV-lea î.e.n., statele rivale din Grecia europeană continentală au fost puse în umbră şi dominate — deşi doar temporar, după cum s-a văzut mai tîrziu — de state-regate mai înapoiate sub aspect cultural — Macedonia şi Epi- rul —, de acelaşi tip ca şi statele-regate medievale occidentale din Europa occidentală şi din Scandinavia, care au cîştigat supremaţia asupra oraşelor-state vecine şi rivale cu ele. în lumea greacă de la est de strîmtoarea Otranto, în secolul al III-lea î.e.n. s-ar fi putut crede că aveau să supravieţuiască ca atare numai acele oraşe-

state care în mod voluntar îşi uniseră suveranităţile lor separate, aderînd la Liga aeto-Jiană şi acheiană (formaţiuni politice reprezen- tînd pandantul grec al Elveţiei). Cu toate acestea, stăpînitorii statelor-succesoare monarhice greceşti ale primului Imperiu persan, înfiinţate de conducători de oşti macedoneni, şi-au dat seama că nu vor putea ţine în mînă masele de supuşi negreci decît întemeind oraşe-state coloniale greceşti în punctele cheie ale dominioa- ficior lor şi acordind acestor noi oraşe-state greceşti o largă autonomie. Iar monarhiile greceşti postalexandrine, care şi-au extins dominaţia spre sud pînă în Egipt, iar spre răsărit pînă la Iaxartes, nu au reuşit niciodată să pună stăpînire pe oraşele-state din bazinul Mediteranei, la apus de strîmtoarea Otranto.

în deceniul al treilea din secolul al III-lea î.e.n., regele Pyrrhos al Epirului a încercat, fără să reuşească, să distrugă Imperiul cartaginez şi să împiedice Roma de a-şi impune hegemonia asupra tuturor statelor greceşti şi negreceşti din sud-estul Italiei. în anul 217 î.e.n., un om de stat aetolian îi avertiza pe adversarii Aetoliei din Grecia, regele Macedoniei şi aliaţii săi, că, dacă statele greceşti de la răsărit de strîmtoarea Otranto nu aveau să renunţe la certurile lor de familie şi să facă toate cauză comună, aveau să ajungă sub stăpînirea învingătorului, oricare ar fi fost el, din marele război ce se purta, la apus de strîmtoare, între două oraşe-state imperiale, Cartagina şi Roma. Avertismentul nu a fost luat în seamă şi prevestirea s-a împlinit. în anul 201 î.e.n., Roma a îngenuncheat Cartagina şi în cursul următorilor treizeci şi trei de ani şi-a impus supremaţia asupra tuturor statelor greceşti din Levant, fie că erau oraşe-state sau regate. Această nouă întorsătură în desfăşurarea

istoriei greco-romane a scos din competiţie formaţiunea politică a regatului-stat, astfel încît, în cele din urmă, tot oraşul-stat a rămas formaţiunea de viitor.

Am mai arătat înainte că Imperiul roman era un corp politic format din celule de oraşe-state. Aceste oraşe-state, care erau subordonate oraşului-stat imperial Roma, au fost împărţite prin voinţa Romei în diferite categorii, ce se deosebeau unele de celelalte în funcţie de diferenţele existente în relaţiile lor juridice cu Roma şi de gradul lor de autonomie, însă toate aveau în comun două caracteristici : tuturora li se răpise *de fado* suveranitatea, dar, cu acest preţ, îşi păstraseră teritoriile locale şi libertatea de autoguvernare în ceea ce priveşte treburile lor interne. în anul 416 e.n., un poet roman din Galia, Rutilius Namatianus, a încercat să rezume într-un singur vers epigrama- tic realizările politice ale Romei : *„Urbem fecisti quod prius orbis erat"* (Aţi transformat într-un oraş ceea ce anterior fusese o lume). Această formulă era corectă din punct de vedere juridic începînd din anul 212 e.n., cînd cetăţenia romană fusese acordată sau, mai bine zis, impusă tuturor locuitorilor Imperiului roman care nu erau încă cetăţeni romani la acea dată, excepţie făcînd un foarte mic număr. Ar fi fost, totuşi, mai aproape de adevăr dacă Rutilius ar fi spus că Roma transformase ceea ce înainte fusese o lume de oraşe-state suverane într-o lume în care aceleaşi oraşe-state fuseseră unificate pe plan politic, fără a fi *gleichgeschal- tet*[XX] sub suveranitatea unuia dintre ele, Roma.

Singurul oraş-stat din lumea occidentală medievală care ar fi putut păşi pe urmele Romei pentru a construi un imperiu era

XX *Gleichgeschaltet* (germ.) pus la unison în mod silit. — *Nota trad.*

Milanul, cel mai mare, mai populat, mai central amplasat şi mai puternic dintre oraşele-state medievale italiene din bazinul Padului. în secolul al XlV-lea, Milanul era pe cale să-şi întindă hegemonia, la un moment dat, asupra tuturor celorlalte oraşe- state dintre Alpi şi Apenini, dar planurile sale au fost contracarate de opoziţia comună a Veneţiei şi Florenţei şi cea mai mare parte a imperiului ce începuse să se înfiripe i-a fost smulsă. Ne putem însă imagina că Milanul ar fi putut înfrînge rezistenţa Veneţiei şi Florenţei, aşa cum Roma a înfrînt rezistenţa oraşelor Tarent şi Samnium şi că ar fi unificat Italia sub dominaţia sa, aşa cum făcuse Roma cu şaisprezece sau şaptesprezece secole mai devreme. Dispunînd de bogăţiile şi puterea întregii Italii din secolul al
XlV-lea, Milanul ar fi putui reuşi să-şi extindă hegemonia asupra Europei occidentale transalpine, după ce ar fi dus un război victorios împotriva grupului de nord al oraşelor-state occidentale, ce făceau parte din Liga hanseatică.

Roma este singurul oraş-stat din lumea greco- romană, cît şi din lumea occidentală care a reuşit să întemeieze un imperiu mondial, adică un imperiu cuprinzînd totalitatea acelei părţi a lumii aflate în raza vizuală a făuritorilor lui. Victoria Romei a reprezentat un fapt extraordinar, căci la început era doar un oraş-stat de dimensiuni normale, mici. Graniţele ei iniţiale se aflau la o distanţă de numai şase pînă la zece mile de Forum şi de Capitoliu. Totuşi, în lumea sumero- akkadiană, imperii proporţional echivalente cu Imperiul roman fuseseră anterior întemeiate succesiv de către oraşul-stat akkadian Agade, de către oraşul-stat sumerian Ur şi de către oraşul- stat amorit Babylon, iar în lumea creştină occidentală, ca şi în bazinul mediteraneean există o serie de

exemple de imperii locale edificate de oraşe-state în cursul ultimului mileniu î.e.n.

Despre Imperiul cartaginez, cuprinzînd cea mai mare parte a bazinului occidental al Medi- teranei, precum şi ţărmurile şi hinterlandurile sale africane şi spaniole, am vorbit mai înainte. Celelalte oraşe-state coloniale feniciene din bazinul occidental al Mediteranei au acceptat hegemonia Cartaginei ca un rău mai mic faţă de alternativa de a fi covîrşiţi de afluxul grecilor în această regiune. Imperiul cartaginez avea un pandant şi rival de proporţii mai reduse în imperiul cucerit de oraşul-stat colonial grec Mas- silia (Marsilia) de-a lungul ţărmului nordic al Mediteranei occidentale, de Ia Riviera italiană şi pînă la Costa Brava catalană inclusiv. Sira- cusa şi Akragas, oraşele-state coloniale greceşti din Sicilia, şi-au instituit, fiecare în parte, o hegemonie în miniatură asupra oraşelor-state coloniale greceşti mai slabe de pe ţărmul insulei si asupra băştinaşilor din interior. La est de strîmtoarea Otranto, Atena, Sparta şl Theba şi-au impus succesiv hegemonia asupra Greciei continentale şi bazinului Mării Egee, dar toate aceste hegemonii au avut o existenţă efemeră.

Theba nu a reuşit să reducă nici măcar oraşele-state surori din Beoţia la statutul permanent de satelit. în Beoţia, Orchomenus şi Thes- piae au reuşit să contracareze planurile Thebei, aşa cum în Italia medievală Veneţia şi Florenţa au reuşit să contracareze planurile Milanului. Sparta însă a reuşit să realizeze în limitele Lacomei ceea ce Theba n-a izbutit să înfăptuiască în limitele Beoţiei. Timp de peste cinci secole, pînă în anul 195 î.e.n., celelalte oraşe-state din Laconia au fost sateliţii Spartei. Fiecare dintre ele şi-a păstrat autonomia locală pe teritoriul său şi de la

început pînă la sfîrşit ele au continuat să fie oraşe-state normale, de mărimea unui oraş-tîrg. Stăpînii lor spartani nu i-au constrîns pe aceşti sateliţi să adopte instituţiile speciale pe care spartanii şi le-au impus lor înşişi la un moment dat, în cursul secolului al VH-lea î.e.n. Sateliţii Spartei erau obligaţi însă să furnizeze contingente forţelor expediţionare lacedemo- niene la cererea guvernului spartan şi, spre deosebire de aliaţii Spartei din afara Laconiei, sateliţii Spartei dinăuntrul Laconiei nu aveau nici un cuvînt de spus privind hotărîrile politice luate la Sparta, care îi implica pe sateliţi în războaiele întreprinse de ea.

Veneţia şi-a constituit un imperiu colonial în Levant cu peste un secol mai devreme decît a început edificarea imperiului său în interiorul Italiei, format din oraşe-state învecinate cu ea pe *terra firma* — Trcvisio, Padova, Vicenza, Verona —, contracarînd astfel planurile Milanului. In Levant, Veneţia avea ca rivală navală şi comercială pe Genova — o rivală mai formidabilă decît fusese Marsilia pentru Cartagina. Imperiul genovez de peste mări ajunsese să cuprindă Pera, suburbia Constantinopolului dincolo de Cornul de Aur, şi porturile Caffa şi Tana, pe îndepărtata Rivieră a Crimeii. Imperiul colonial virtual pe care Liga hanseatică şi-1 constituise în Scandinavia era pandantul dominaţiei Veneţiei şi Genovei asupra Imperiului roman de răsărit în declin.

Aceste oraşe-state care şi-au constituit imperii politice de diferite tipuri reprezentau excepţii, ca şi oraşele-state care, fără să aibă imperii politice, au dobîndit importante surse de aprovizionare şi pieţe de desfacere pentru mărfurile lor dincolo de raza propriului lor teritoriu. Marea majoritate a oraşelor-state

erau oraşe- tîrguri, ale căror teritorii nu depăşeau ţinutul rural din imediata lor vecinătate şi care întreţineau relaţii de afaceri în special cu populaţia rurală, ce venea la oraş în zilele de tîrg pentru a vinde alimente şi a cumpăra mărfuri şi servicii. Dimensiunea redusă şi simplicitatea economiei unui oraş-stat de acest tip normal influenţau caracterul vieţii politice a statului. Intr-un asemenea minuscul oraş-stat standard, treburile publice erau conduse mai degrabă ca treburi de familie. Toţi cetăţenii liberi participau direct la conducerea oraşului-stat; această participare directă era însă regula şi în oraşele- state care, asemenea Atenei, aveau un teritoriu şi o populaţie excepţional de mare şi un corp electoral excepţional de numeros.

Pentru ca participarea directă a întregului corp de cetăţeni cu drept de vot să poată însă deveni o realitate, oraşul-stat nu trebuia să depăşească ca populaţie şi întindere de exemplu Attica. Cînd Roma, al cărei teritoriu reprezenta la început doar o fracţiune din întinderea At- ticei, a înfiinţat, pe teritoriul statului roman în expansiune, noi districte locuite de cetăţeni romani cu drept de vot, spre sud-est pînă la malul drept al fluviului Volturno, iar spre nord pînă la ţărmul Mării Adriatice, cetăţenii romani do- miciliaţi în acele districte îndepărtate nu-şi puteau exercita dreptul de vot şi *a Jortiori* nu-şi puteau pune candidatura la funcţii publice, în afară de cazul cînd aveau suficienţi bani şi timp pentru a întreprinde călătorii frecvente la Roma şi a rezida un timp mai îndelungat acolo. Regula generală într-un oraş-stat — o regulă de- rivînd din identificarea statului cu oraşul — era că treburile publice nu puteau fi tratate în nici un alt loc de pe teritoriul statului decît înăuntrul graniţelor oficiale ale oraşului pro- priu-zis. Această regulă

generală s-a menţinut la Roma şi nu s-a modificat nici atunci cînd tot mai multe districte locuite de cetăţeni romani cu drept de vot se aflau la o distanţă de Roma de peste o jumătate de zi de mers pe jos. Astfel, expansiunea nemăsurată a teritoriului oraşului-stat roman, avînd drept urmare îndepărtarea de Roma a unui număr tot mai mare de cetăţeni romani cu drept de vot, a dus practic la deposedarea de dreptul de vot a tuturor cetăţenilor cu drept de vot legal ce se aflau domiciliaţi la oarecare distanţă, cu excepţia unei minorităţi.

Acesta a fost rezultatul paradoxal al creşterii nemaipomenite a întinderii şi puterii oraşului- stat roman, iar un al doilea rezultat paradoxal a fost că, în timp ce valoarea politică a cetăţeniei romane scădea, valoarea sa individuală creştea. Pe măsură ce creştea puterea Romei, creşteau în aceeaşi proporţie şi aroganţa şi arbitrarul funcţionarilor săi publici, iar cetăţenia romană era singurul statut capabil de a da celui aflat sub jurisdicţia unui funcţionar public roman garanţia de a fi tratat cum se cuvine sau, în cazul cînd era tratat în mod abuziv, speranţa de a obţine dreptate. Cetăţenii comunităţilor aliate cu Roma sau sub dominaţia ei erau lipsiţi de apărare. Apostolul Pavel era cetăţean roman prin naştere, deşi evreu originar din oraşul grec Tarsos, situat în colţul de sud-est al Anatoliei, şi în momentele critice din cariera sa aventuroasă cetăţenia romană i-a fost adesea de mare folos în contactele pe care le-a avut cu autorităţile publice. Pe vremea apostolului Pa vel, marea majoritate a corpului de cetăţeni romani nu aveau posibilitatea de a participa direct la rezolvarea treburilor publice în forumul din Roma. Domiciliile cetăţenilor romani se aflau împrăştiate de la Tarsos, în Cilicia, pînă la Sevilla, în Spania ; numărul cetăţenilor

romani se ridica la mai multe milioane, şi chiar mica minoritate care mai trăia încă la Roma sau în împrejurimi nu avea prilejul de a vota sau de a candida în alegeri, deoarece nu se mai convocau adunări publice, iar Senatul devenise corpul electoral. Oraşul-stat devenit un imperiu mondial era guvernat acum de un autocrat, asistat de o administraţie civilă de profesie.

Marea extindere pe care a căpătat-o distribuţia geografică a corpului de cetăţeni romani cu drept de vot începînd din ultimele decenii ale secolului al IV-lea î.e.n. constituia, desigur, o situaţie neobişnuită. Extensiunea considerabilă a dreptului de vot la atenieni şi plenitudinea puterilor deţinute de adunarea publică din Atena timp de două secole, ce au luat sfîrşit cam în aceeaşi perioadă, erau, de asemenea, aspecte neobişnuite. Majoritatea oraşelor-state greco-romane, feniciene, occidentale medievale, sume- riene au avut teritorii şi corpuri de cetăţeni mult mai reduse nu numai decît Roma imperială, dar şi decît Atena, şi în cele mai multe cazuri numai o minoritate a acestui corp relativ redus de cetăţeni a exercitat efectiv puterea politică. De fapt, în multe oraşe-state, aparatul de guvernare efectivă — *politeuma,* cum era denumit în terminologia constituţională greacă — era la o scară la care, la fel ca într-o familie, toţi membrii puteau să se cunoască între ei, şi chiar se cunoşteau. Mi s-a povestit că în sînul aristocraţiei genoveze era uzual ca oricare membru al ei să se adreseze altui membru la persoana a doua singular. Această formă de adresare însemna că toţi aristocraţii genovezi se considerau virtual- mente înrudiţi între ei. Pe vremea cînd Genova era un oraş-stat suveran — şi această epocă a durat pînă la anexarea temporară a Genovei şi a teritoriului ei de către Franţa lui Napoleon —, oraşul-stat genovez se afla în mîinile

aristocraţiei genoveze. La această scară redusă, politica reprezenta literalmente o afacere de familie şi tot astfel s-au petrecut lucrurile în oraşul-stat roman după ce nobilimea romană efectiv monopolizase funcţiile publice şi înainte de a fi fost practic înlăturată de la putere de către un regim autocrat, introdus în mod arbitrar de o serie de comandanţi de oşti şi legalizat apoi, sub un pretext transparent, de către Augustus.

Viaţa de familie presupune intimitate, dar intimitatea nu garantează armonia sau toleranţa reciprocă, şi cînd se nasc certuri în familie, ele sînt adesea aprige. In oraşele-state, orientarea şi conducerea politică au prezentat dezavantajul şi, totodată, avantajul de a nu fi avut un caracter impersonal, cum e, de obicei, cazul într-un stat guvernat în mod birocratic, cu un teritoriu întins şi o populaţie numeroasă. In oraşele-state, politica a avut, în general, un caracter mai violent decît în majoritatea altor formaţiuni politice, şi poate că nu întîmplător, în revoluţia franceză, o acţiune deosebit de violentă au desfăşurat cetăţenii din două oraşe, la data aceea încorporate amîndouă Franţei, ce fuseseră odată oraşe-state suverane.

Un batalion format la Marsilia a întreprins un marş faimos asupra Parisului pentru a participa la răsturnarea monarhiei ; Robespierre era cetăţean al oraşului Arras. Marsilia fusese un membru îndepărtat al grupului mediteranean al ora- şelor-state medievale occidentale, dintre care cele mai multe se aflau în Italia de nord şi centrală ; Arras fusese un membru al grupului din cîmpia nord-europeană. După triumful monarhiei absolute în lumea occidentală, în perioada de tranziţie de la evul mediu la epoca modernă a istoriei, poporul din Arras şi Marsilia fusese inhibat în tendinţa sa spre violenţă, ca-

racteristică pentru viaţa politică a oraşelor-state. Prăbuşirea vechiului regim a oferit batalionului din Marsilia şi omului din Arras prilejul de a reveni la comportamentul politic al strămoşilor lor, şi ei s-au folosit de această posibilitate pentru a face să renască turbulenţa din piaţă, din forum, din agora, în cadrul teatrului mai mare al naţiunii-stat. Turbulenţa proprie oraşului-stat, ce fusese astfel inoculată vieţii politice din Franţa după izbucnirea primei revoluţii franceze, în 1789, a irupt din nou în 1830, 1848 şi 1871, iar denumirea de „comune[11], adoptată în 1871 de regimurile revoluţionare din Paris şi Lyon, care au eşuat, dovedeşte că acest al patrulea asalt de violenţă în Franţa modernă era menit, în intenţia promotorilor săi, să aducă cu sine o renaştere a tradiţiei politice a oraşului-stat din lumea occidentală ce aparţinuse capitolului medieval al istoriei acestei lumi. Iar surprinzătoarele răscoale ce au avut loc la Paris şi în alte oraşe franceze în mai 1968 au arătat că spiritul Marsiliei şi al Arrasului medieval, care pînă atunci somnolase în Franţa timp de aproape un secol, nu a dispărut încă.

Să sperăm că violenţa pe care oraşele-state medievale occidentale au lăsat-o moştenire societăţii moderne occidentale nu va continua să se facă simţită într-o epocă în care progresul accelerat al tehnologiei, aplicat la inventarea de noi şi tot mai ucigătoare arme, face ca luptele de stradă să devină tot atît de înspăimîntătoare ca şi războiul în junglă sau pe cîmpurile de orez. Există însă o altă trăsătură a vieţii din oraşul-stat care ar însemna o binefacere dacă ar putea fi introdusă în viaţa actualelor megalopo- lisuri, ce se află acum în mişcare, îndreptîndu-se spre o contopire în viitorul Oraş mondial. Familiaritatea poate da naştere la dispreţ, la ostilitate reciprocă şi violenţă, ea poate fi însă

şi un leac pentru bolile spirituale : singurătatea şi alienarea de societate, bolile ecologice caracteristice ale populaţiilor ce trăiesc şi muncesc în- tr-un mediu urban în care nu se simt la largul lor. Un leac trebuie descoperit neapărat, căci izolarea socială este nu numai dureroasă în sine, dar reprezintă şi un generator potenţial de violenţă.

Într-un megalopolis, marea majoritate a locuitorilor sînt străini, în sensul că ei sau părinţii lor sau, în cel mai bun caz, bunicii lor au fost strămutaţi dintr-o aşezare rurală, unde strămoşii lor au trăit mii de ani fără întrerupere, într-un coşmar urban cu care nici o generaţie anterioară nu a fost confruntată. Actualii *dera- cines*[XXI] ex-rurali au fost azvîrliţi într-un hăţiş de străzi şi case unde fiziceşte se află foarte aproape unii de alţii, dar foarte departe în ceea ce priveşte viaţa spirituală. Ei caută cu ardoare mijlocul de a prinde noi rădăcini în acest mediu nefamiliar şi apăsător şi de a deveni vecini unii cu alţii nu numai în sens fizic, ci şi în sens social. Strategia socială cea mai promiţătoare în vederea satisfacerii acestei nevoi este de a încerca articularea fiecărui megalopolis de astăzi, şi a întregului Ecumenopolis de mîine, într-un sistem de celule la scara oraşului-stat care să aibă standardul de socialitate al oraşului-stat. Viitorul Oraş mondial va fi de suportat numai dacă va fi organizat — şi aceasta din timp — ca o aşezare şi o societate compuse din celule de dimensiunea şi felul lui „Casterbridge" din 1829, anul în care Cruikshank şi-a gravat desenul re- prezentînd Londra ieşind din oraş, sau al Wei- marului din 1832, anul în care Goethe a murit acolo.

Asemenea celule de tip oraş-stat nu pot avea în Ecumenopolis acea legătură strînsă

XXI *Deracines* (fr.) dezrădăcinaţi. — *Nota trad.*

cu ţinutul rural agricol din împrejurimi, ce constituia unul din agrementele existenţei într-un oraş-tîrg. în Ecumenopolis nu va mai fi loc pentru asta. Pe ogoarele şi păşunile de pe *terra firma* se vor ridica fabrici de alimente, iar agricultura şi creşterea animalelor de tip tradiţional vor fi împinse de pe pămînt în mare. Weimar şi „Casterbridge“ se bucurau însă şi de alt avantaj. Locuitorii lor aveau relaţii personale între ei, iar aceste relaţii erau apropiate, fie că erau prieteneşti sau ostile. Locuitorul unui oraş la scara unei atari dimensiuni umane putea trece succesiv în cursul vieţii sale prin întîmplări determinate de armonie socială sau de luptă socială, dar, chiar în împrejurările cele mai neplăcute sau de-a dreptul primejdioase, ştia că nu e niciodată singur. El putea conta pe societatea celorlalţi, la bine, ca şi la rău, oricare ar fi fost atmosfera politică din oraşul său în acel moment.

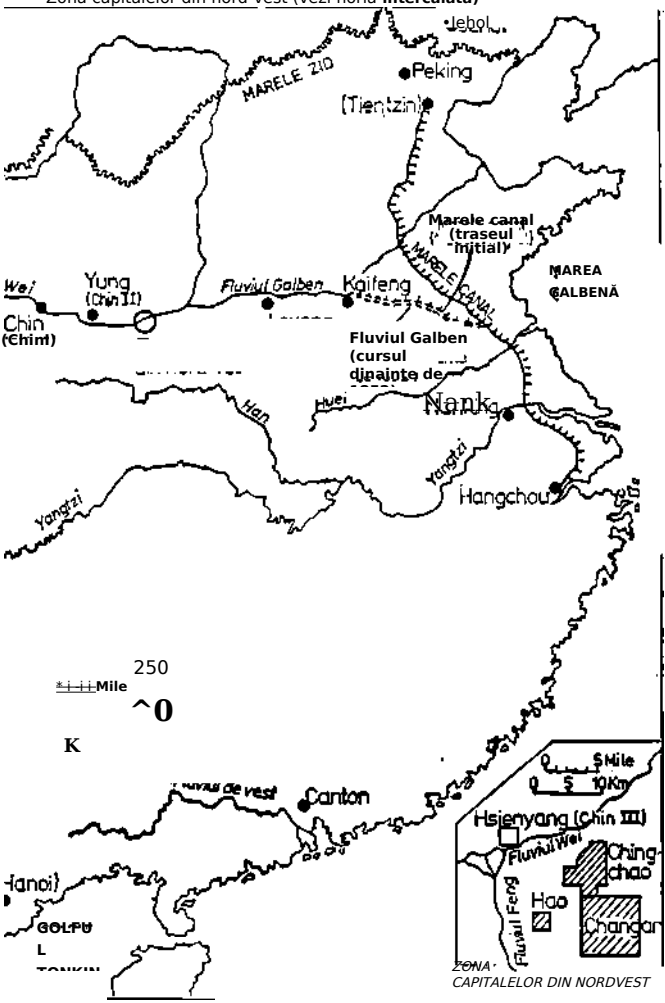
Oare poate fi atins acest standard de sociali- tate al oraşului-stat în Ecumenopolis printr-o planificare fizică şi socială care să aibă în vedere acest ţel ? Problema — vitală pentru viitorul omenirii — este tratată în capitolul final al acestei cărţi.

3. ORAŞE-CAPITALE : TRĂSĂTURILE LOR DISTINCTIVE

într-un oraş-stat, oraşul şi statul sînt identice. Un oraş capitală, ca şi oraşul care e oraş-stat, e sediul guvernului, dar, spre deosebire de oraşul-stat, oraşul-capitală e numai sediul guvernului, nu este şi stat. Un stat care e destul de mare pentru a avea o capitală e guvernat *din* capitală, nu *de* către aceasta.

S-a arătat mai sus că o capitală, departe de a fi o comunitate urbană suverană, poate fi lipsită chiar de un minimum de autoguvernare municipală — şi aceasta prin voinţa guvernului suveran, care a ales acest oraş ca să-i servească drept bază de acţiune pentru administrarea unui teritoriu ce se întinde dincolo de limitele capitalei şi ale ţinutului rural din imediata lui vecinătate. Washington, D.C., capitala Statelor Unite, e guvernat, împreună cu restul districtului federal Columbia, în care se află, de către o comisie formată din membri ai Congresului Statelor Unite, şi nu de către reprezentanţi aleşi ai cetăţenilor Statelor Unite domiciliaţi în acest district. Alexandria, pe vremea cînd era capitala Imperiului ptolemeic, nu avea dreptul să aibă un senat orăşenesc *(boule),* pe care cetăţenii oraşelor greceşti îl considerau una din instituţiile esenţiale ale oricărui oraş, chiar dacă nu era un stat suveran. Oraşul Roma a încetat de a mai fi un oraş-stat cu

autoguvernare atunci cînd a devenit capitala unui corp politic circummeditera- nean, compus din celule oraşe-state. Pe vremea



ARTA 2. ORAŞELE-CAPITALE DIN CHINA

lui Augustus, teritoriul aparţinînd Romei în afara limitelor oraşului Roma, precum şi teritoriile aliaţilor şi supuşilor Romei au fost structurate intr-un mozaic de municipalităţi nesuverane, dar cu autoguvernare. Roma însăşi era acum

singurul oraş din *ager romanus* care nu beneficia de autoguvernare municipală. Era sediul guvernului Imperiului roman, dar ea însăşi era administrată de un funcţionar, *praefec- tus urbi,* numit de împărat. Oraşul Londra a reuşit să obţină şi să păstreze o autoguvernare municipală de proporţii largi tocmai pentru că sediul guvernului regatului Angliei nu se afla la Londra, ci în oraşul învecinat, Westminster. In încercarea de forţe din secolul al XVII-lea, la Westminster, între două organe ale guvernului regatului, Coroana şi Parlamentul, sprijinul acordat de oraşul Londra Parlamentului a silit Coroana să părăsească Westminsterul şi să se retragă mai sus pe valea Tamisei, la Oxford.

Un oraş-capitală va avea eventual de plătit pentru rolul ce i s-a atribuit, renunţînd la dreptul de autoguvernare ; în plus, însăşi păstrarea acestui rol are întotdeauna un caracter precar. Dat fiind că un oraş-capitală este, prin definiţie, sediul guvernului unui stat, a cărui întindere nu e identică cu cea a capitalei, teritoriul statului va cuprinde, probabil, şi alte oraşe în afară de capitală, guvernul avînd dreptul suveran să-şi transfere sediul în alt oraş dacă, dintr-un motiv sau altul, îi convine mai bine decît capitala existentă. Un oraş care e oraş-stat va fi în mod necesar sediul guvernului statului atîta timp cit statul însuşi există ca o entitate politică distinctă. Un oraş-capitală însă capătă acest rol în urma unei alegeri, iar alegerea e revocabilă.

Mai devreme sau mai tîrziu, capitala va pierde, probabil, acest rol în faţa altui oraş făcînd parte din dominioanele guvernului suveran, în cazul cînd motivul pentru care a devenit sediul guvernului îl constituia faptul istoric că anterior fusese sediul unui stat mai mic, din care s-a dezvoltat actualul stat.

Aceasta a fost, în cele din urmă, soarta oraşului egiptean Theba, care fusese capitala ţinutului Thebais înainte de a fi devenit capitala noului imperiu al Egiptului ; aceeaşi soartă a avut-o, în cele din urmă, şl Roma, care la început a fost un oraş-stat solitar, devenit apoi oraşul-stat suprem în Italia peninsulară, iar apoi capitala unui imperiu ce cuprindea întregul perimetru al bazinului mediteranean. Cît priveşte Torino, care fusese capitala regatului Sardiniei (adică, în fapt, capitala Piemontului plus Savoia), şi-a pierdut rolul de îndată ce regatul Sardiniei s-a transformat în regatul Italiei în 1859—1861. Capitala a fost mutată de la Torino la Florenţa în 1865 şi apoi din nou la Roma, după ce rămăşiţele Statului papal din jurul Romei au fost alipite la regatul Italiei în 1870.

Chiar dacă un oraş care a fost pînă la un moment dat capitală nu se găseşte descalificat din cauza expansiunii teritoriale a statului al cărui guvern îşi avusese sediul acolo, pot surveni schimbări de alt gen care să facă oportună mutarea sediului guvernului din capitala existentă. Chiar dacă suprafaţa statului nu se extinde şi nici nu se reduce, centrul de gravitate demografic, economic, militar sau cultural al statului poate să-şi schimbe locul în cadrul aceloraşi frontiere, iar o schimbare a structurii interne a statului pe oricare din aceste planuri de activitate socială poate necesita o schimbare a amplasamentului sediului de guvernare a statului. Capitala în funcţiune este *ex officio* cel mai important oraş din stat sub aspect politic, dar nu este neapărat cel mai important oraş în alte privinţe. De exemplu, nu este neapărat cel mai mare sau cel mai important oraş din punct de vedere economic, sau militar, sau cultural.

De fapt, o capitală nu va avea un rol

proeminent în aceste direcţii, cel puţin la început, dacă e vorba de un oraş nou, construit special pentru ă servi drept capitală. Haga, Washington, D.C., Ottawa, New Delhi, Canberra, Islamabad şi Brasilia sînt exemple edificatoare. Haga e un oraş mai mic şi mai puţin important sub toate aspectele, cu excepţia celui politic, decît Rotter- dam şi Amsterdam ; Washington decît New York, Chicago şi Detroit; Ottawa decît Montreal şi Winnipeg ; New Delhi decît Calcutta şi Bombay ; Canberra decît Sydney şi Melbourne ; Islamabad decît predecesorul său, Karachi, şi decît Lahore ; Brasilia decît predecesorul său, Rio de Janeiro, şi decît São Paulo şi Recife. Un oraş care n-a fost creat în mod artificial pentru a servi drept capitală, ci a devenit capitală datorită unor cauze istorice se poate afla în aceeaşi situaţie dezavantajoasă. In perioada cînd Roma unificase întregul perimetru al Mediteranei sub stăpînirea sa, întrecea probabil toate celelalte oraşe din imperiu în privinţa numărului populaţiei, dar prezenta mai puţină importanţă din punct de vedere economic decît Alexandria şi era mai puţin importantă din punct de vedere cultural decît Atena, Pergamon şi Rhodos. In plus, dat fiind că forţele armate romane nu mai erau acum miliţii adunate ad *hoc,* ci deveniseră formaţiuni de profesionişti staţionate permanent în puncte strategice, Roma devenise o *place d'armes*[1] mai puţin importantă pentru armata romană decît Kdln sau Antiohia, în timp ce portul ei Ostia, la gurile Tibrului, fusese înlocuit, pentru scopuri navale, cu Misenum şi Ravenna. unde se aflau acum bazele celor două flote imperiale romane.

Oraşele-capitale create în mod expres, în cursul ultimelor două secole, pentru a juca acest rol nu suferă comparaţie ca număr de locuitori cu oraşele comerciale şi industriale, ce s-au născut în acelaşi timp şi au căpătat

dimensiuni

[1] *Place d'armes* (fr.) — 1. loc unde se adună sol- daţii care apără un oraş ; 2. prin extindere, loc unde se concentrează activitatea militară. — *Nota trad.* exorbitante cu ajutorul mecanizării. Pe de altă parte, în era dinaintea revoluţiei industriale, cînd oraşul-tîrg reprezenta tipul şi dimensiunea standard de oraş, capitalele puţinelor state uriaşe existente constituiau, comparativ, cele mai mari concentrări de populaţie. Chiar şi un oraş-capitală unde nu se afla o aglomeraţie industrială sau un centru comercial avea o populaţie relativ numeroasă. El era locuit nu numai de suveran, de curtea sa şi de aparatul administraţiei sale centrale, dar şi de un corp de gardă imperial, eventual şi de o armată mobilă centrală de rezervă, iar aceşti locuitori ai capitalei din serviciul statului foloseau, la rîndul lor, o mulţime de servitori şi altă mulţime de meşteşugari şi negustori, care confecţionau şi vindeau mărfurile de lux şi pentru care personalul administraţiei centrale constituia o clientelă bănoasă. (Plusprodusul din întregul imperiu ajungea în buzunarele persoanelor oficiale din capitală sub formă de salarii plătite din impozitele încasate.) Un oraş-capitală avea deci nevoie de o aprovizionare abundentă, constantă şi sigură cu alimente şi materii prime pentru industriile de lux şi, deoarece în era premecanizării transportul pe uscat era ineficient şi costisitor, iar transportul maritim se făcea în condiţii precare, una din trăsăturile distinctive ale unui oraş-capitală din era premecanizării o constituia factorul limitativ al aprovizionării. Populaţia unui oraş-capitală era prea numeroasă şi standardul de viaţă al categoriei de oficialităţi din această populaţie prea înalt pentru ca această capitală să poată depinde numai de aprovizionarea locală, chiar dacă în împrejurimi s-ar fi găsit eventual resurse bogate de alimente, fibre, cherestea şi metale. Un oraş-capitală nu putea deveni şi nici nu putea rămîne capitală dacă nu era în măsură să importe pe apă cantităţi însemnate de mărfuri din surse îndepărtate.

Roma a reuşit să satisfacă această condiţie fără greutate atîta timp cit a fost capitala unui

„commonwealth[11], a cărui arie era limitată la Italia peninsulară. Aşezată pe malul Tibrului, cel mai mare şi mai lung fluviu din peninsulă — pe care şalandele puteau înainta pînă departe, în amonte —, Roma, în prima fază a istoriei sale ca oraş-capitală, era în măsură să se aprovizioneze cu grîu din valea superioară a Tibrului, precum şi cu cherestea din pădurile Apeninilor, mai sus de izvoarele Tibrului. In cursul celor cincizeci de ani însă dinaintea anului 168 î.e.n., cînd romanii şi-au extins teritoriul aflat sub controlul lor politic de la Italia peninsulară la întregul perimetru al bazinului Mediteranei, populaţia oraşului Roma a crescut şi ea în aşa măsură, încît nu-i mai erau suficiente proviziile transportate pe fluviu dîn Italia centrală. Oraşul era obligat acum să-şi procure majoritatea proviziilor de alimente de peste mare ; supremaţia militară şi politică pe care Roma o impusese la acea dată Siciliei îi permitea să rechiziţioneze de aici produse alimentare ; ulterior, grînarelor Siciliei li s-au adăugat cele din Africa de nord-vest şi Egipt. Exportul de grîne din Sicilia şi din Egipt nu prezenta nici o dificultate, căci în Sicilia nici un ogor nu era departe de coastă, iar în Egipt toate ogoarele se aflau în apropierea drumului de apă al fluviului Nil sau al unuia dintre braţele sale. în acest stadiu al istoriei sale, problema ce se punea Romei era aceea a transportului proviziilor aduse pe mare în ultima etapă a călătoriei lor.

După cum s-a mai arătat, lucrarea costisitoare de excavare a unui port maritim artificial, Portus, legat de Tibru printr-un canal mai sus de gurile fluviului, nu a putut elimina operaţia greoaie, costisitoare şi ea, de transbor- dare a încărcăturilor venite pe mare în şalande putînd naviga pe fluviu pînă la cheiurile Romei. Acest handicap, de pe urma căruia suferea Roma imperială, nu exista

pentru Constantino- pol, Noua Romă, care în cele din urmă a înlocuit Vechea Romă în rolul ei de capitală a Imperiului roman. Constantinopol dispune de un port maritim natural excelent în Cornul de Aur, un intrînd al Bosforului, adînc şi apărat, care pătrunde în interiorul oraşului de-a lungul întregului front de apă nordic al Constantinopo- lului ; un curent binevoitor îndreaptă automat în Cornul de Aur vasele ce coboară pe Bosfor, încărcate cu grîne cultivate în Ucraina şi transportate de acolo, pe unul dintre numeroasele fluvii navigabile, pînă la porturile maritime de pe coasta Mării Negre şi a Mării de Azov. Inferioritatea Romei faţă de Constantinopol în ceea ce priveşte accesibilitatea pentru livrările de provizii transportate pe mare a fost unul dintre considerentele, deşi nu singurul care au dus la strămutarea, în cele din urmă, a capitalei de la Roma la Constantinopol, în ciuda enormului prestigiu care-i permisese Romei să-şi menţină poziţia de capitală a lumii mediteraneene timp de cinci secole, de la victoria decisivă a statului roman la Pydna, în 168 î.e.n., şi pînă la stabilirea capitalei la Constantinopol, în anul 324 e.n.

Aceeaşi problemă a aprovizionării capitalei s-a pus şi guvernului imperial al Chinei după unificarea politică a lumii chineze în anul 221 î.e.n. In cursul celor douăzeci şi două de secole ce s-au scurs de la acel eveniment epocal din istoria omenirii, China a trecut temporar prin pericole de dezbinare politică de patru ori ; de fiecare dată însă, unitatea firească a fost restabilită, mai devreme sau mai tîrziu. Durata totală a perioadelor de dezunire, adunate la un loc, se ridică la numai aproximativ şase sute din aproape două mii două sute de ani, iar tendinţa acestor crize

excepţionale de dezunire a fost de a deveni tot mai scurte. Prima dintre ele, care s-a întins de la căderea dinastiei Han de est pînă la reunificarea Chinei de către fondatorul dinastiei Sui, a durat patru secole ; ultima perioadă de dezunire în China a durat doar optsprezece ani, 1911—1929 e.n. Iar în prezent, China se bucură de unitate politică, cu excepţia Taiwanului.

Aproape în cursul întregii perioade de şaisprezece secole de unitate politică, socotite laolaltă, capitala Chinei unite pe plan politic a fost un oraş din nord. In 1969, capitala e Peking („Capitala de nord"), la extremitatea nordică a cîmpiei Chinei de nord, care a mai fost capitală din 1421 pînă la destrămarea politică de scurtă durată a Chinei după căderea dinastiei Ching (manciuriană), în 1911. Din anul 221 î.e.n. pînă în anul 23 e.n. şi apoi din anul 589 e.n. pînă în anul 904 e.n., capitala era în „Ţara dintre trecători[11], adică actuala provincie Shensi, care se află la vest de zidul de munţi ce străjuieşte marginea de apus a cîmpiei Chinei de nord. Accesul dinspre această cîmpie sau din orice altă parte a Chinei de nord sau de sud către „Ţara dintre trecători[11] este cît se poate de dificil, după cum rezultă şi din denumirea tradiţională descriptivă a acestei regiuni. Accesul cel mai puţin anevoios e pe cursul Fluviului Galben în sus, de-a lungul cheilor prin care fluviul îşi croieşte drum în zidul de munţi, ceva mai jos de locul unde coteşte în unghi drept din direcţia sud spre direcţia est, străbătînd apoi cîmpia Chinei de nord către ocean. Din anul 25 e.n. pînă în anul 221 e.n., capitala era la Loyang, în apropiere de colţul de sud-vest al cîmpiei de nord, în partea de jos a rîului Lo, primul afluent de pe malul drept (aici malul sudic) al Fluviului Galben, mai jos de locul unde acesta iese din chei. Din anul 960 e.n. pînă în anul 1124 e.n., capitala a

fost la Kaifeng, pe malul sudic al Fluviului Galben, cam la mijlocul cîmpiei Chinei de nord şi pe la jumătatea drumului dintre locul de ieşire a Fluviului Galben din chei şi gurile sale. Deci, capitala Chinei unificate a fost, de obicei, amplasată în nordul Chi.ieî. deşt, în cadrul acestei regiuni, amplasamentul a oscilat între trei localităţi diferite : Shensi, Honan şi Hupei. Au existat doar două scurte intervale în cursul cărora o Chină unită a fost guvernată de la Nanking („Capitala de sud"), pe malul de sud al fluviului Yangtzi. Primul dintre aceste intervale a durat din 1368 pînă în 1421 ; al doilea, din 1929 pînă în 1937.

Unificarea iniţială a Chinei, care a fost desăvîrşită în anul 221 î.e.n., a fost opera unuia dintre statele locale anterioare, Chin, al cărui teritoriu se afla „între trecători[1]*. Capitala sa, oraşul Hsienyang, se afla la o mică distanţă la nord de malul nordic al rîului Wei, un aflu- ent de pe malul drept al Fluviului Galben. (Confluenţa lor se află chiar deasupra locului unde Fluviul Galben pătrunde în cheile prin care îşi croieşte drum spre cîmpia Chinei de nord.) Statul Chin s-a extins treptat spre răsărit şi spre sud şi această expansiune a atins punctul său culminant cînd, în decurs de zece ani, 230—221 î.e.n., Chin a cucerit şi a anexat toate celelalte şase state chineze locale, care îşi menţinuseră independenţa pînă atunci. Pe măsură ce Chin se extindea, populaţia capitalei sale creştea şi, după ce statul a încorporat, în cele din urmă, tot restul lumii chineze, conducerea sa s-a văzut confruntată cu problema care i se pusese şi guvernului roman atunci cînd oraşul Roma devenise capitala unui imperiu ce cuprindea întregul bazin mediteranean.

De fapt, problema aprovizionării populaţiei în continuă creştere a capitalei era mai greu de rezolvat pentru Chin decît pentru Roma, şi aceasta din două motive. Expansiunea Chi-

nului în perioada sa culminantă finală a avut un caracter mai brusc decît expansiunea Romei, iar transportul alimentelor la Hsienyang pe căile de apă interioare era mai anevoios decît transportul lor pe mare pînă la gurile Tibrului. Odată cu extinderea fostelor sale modeste dominioane şi construirea unui vast imperiu, Chin, ca şi Roma, pusese stăpînire pe surse de aprovizionare în măsură să satisfacă necesităţile unui oraş care acum nu mai era doar un stat local, ci capitala unui imperiu, dar în ambele imperii sursele de aprovizionare se aflau departe de capitala imperială. Sursele de aprovizionare ale Romei erau ogoarele din Africa de nord-vest şi din Egipt; sursele de aprovizionare ale Chinului erau cîmpurile de orez din bazinul Yangtziului. Dinastia Chin a fost scutită de sarcina rezolvării acestei probleme de transport, dat fiind că a fost răsturnată în anul 209 î.e.n., la numai doisprezece ani după ce înfăptuise unificarea Chinei sub conducerea sa, iar în cursul perioadei de anarhie ce a urmat, capitala Chinului, Hsienyang, a fost distrusă în anul 207 î.e.n. Problema a fost preluată de Liu Pang, fondatorul dinastiei Han de vest, care a reunificat China în anul 202 î.e.n. şi a cărui operă s-a dovedit mai durabilă decît fusese cea a lui Shih Huang-ti din Chin. Liu Pang şi-a aşezat capitala imperială a Chinei unificate la Chingchao, de cealaltă parte a rîului Wei, pe malul sudic. Changan, capitala dinastiei Sui, al cărei fondator a reunificat China pentru a treia oară în anul 589 e.n., a fost edificată pe aceeaşi parte a rîului Wei ca şi Chingchao, fiind amplasată la o mică distanţă de aceasta, iar Changan a fost preluată de succesorii dinastiei Sui, din dinastia Tang.

Cele patru dinastii care au guvernat China unificată din capitala imperială „dintre trecă-

tor?' şi-au aşezat capitala tocmai în regiunea care, de pe toată întinderea imperiului, era cel mai greu de aprovizionat cu hrană din bazinul culturilor de orez de pe Yangtzi. Peking se află mai departe de castronul cu orez decît ciorchinele de capitale imperiale succesive din valea rîului Wei, dar se poate ajunge mai uşor la Peking din sud, pe apă; Loyang e mai aproape decît Peking sau Changan, iar Kaifeng se află şi mai aproape şi e cea mai accesibilă dintre toate capitalele nordice. Pe Fluviul Galben, singura cale de apă către „Ţara dintre trecători “, e greu de navigat : curge foarte repede, cursul său prin cîmpia Chinei de nord este obstruat de bancuri de nisip, iar trasul la edec prin chei e anevoios. Problema transportării orezului din China de sud la Peking, Loyang sau Kaifeng nu era însă mult mai uşor de rezolvat, căci natura nu a făcut pentru Imperiul chinez ceea ce a făcut pentru Imperiul roman.

Natura a înzestrat Imperiul roman cu un drum de apă central, Marea Mediterană şi afluenţii ei ; China însă nu a fost înzestrată cu înlesniri asemănătoare pentru transportul pe apă din sud spre nord. în China, natura a dăruit omului două căi de apă navigabile, fluviile Yangtzi şi Huei ; ambele aceste fluvii curg însă dinspre apus spre răsărit, nu dinspre sud către nord. în China, natura a lăsat în seama omului sarcina creării unor căi de apă interne din sud către nord prin săpare de canale. Reţeaua de canale a Chinei a fost creată, bucăţică cu bucăţică, în decursul a circa cincisprezece secole, începînd cu unificarea iniţială a Chinei, în anul 221 î.e.n. O dezvoltare deosebit de mare a luat această reţea de canale în timpul domniei celui de-al doilea împărat Sui Yang (605—618 e.n.), dar a fost terminată abia după anul 1272 e.n., anul

în care împăratul mongol Kubilai şi-a mutat capitala de la Kara- korum, în Mongolia, la Peking. Timp de un secol după aceea, Pekingul a fost capitala unui imperiu cuprinzînd, cel puţin nominal, nu numai întreaga Chină, dar şi întregul perimetru al stepei euroasiene. Pentru a se putea asigura aprovizionarea Pekingului, s-a prelungit spre nord pînă la Hui-Pai Marele Canal, care anterior lega fluviile Yangtzi şi Huei cu Fluviul Galben la Kaifeng. Astfel a devenit posibil să se transporte mărfuri şi pasageri de la Hangchou şi Pai-ho pe o cale de apă neîntreruptă în interiorul ţării.

Căile de apă interioare ale Imperiului chinez făcute de mîna omului ş-au dovedit a fi un mijloc mai eficient de menţinere a integrităţii imperiului decît Marea centrală (Mediterana) a Imperiului roman, căci marea leagă ţările din jurul ţărmurilor sale doar atîta timp cît ele se află sub stăpînirea unei singure puteri navale. Cînd, în secolul al V-lea e.n., vandalii au lansat o flotă rivală pe această mare, pe care romanii, cu drept cuvînt, o numeau *mare nostrum,* căci fusese curăţată de piraţi de către Pompei în anul 67 î.e.n., şi cînd, două sute de ani mai tîrziu, arabii au lansat, la rîndul lor, o ofensivă maritimă împotriva Imperiului roman, Mediterana a devenit o „mare înstrăinată“. îndată ce stăpînirea Mediteranei a început să fie disputată romanilor de către puteri ostile, „Marea romană“ a destrămat Imperiul roman, în timp ce Marele Canal a menţinut China laolaltă.

Oraşul Roma şi capitalele nordice succesive ale Imperiului chinez nu au fost singurele oraşe-capitale care s-au folosit de căi de apă pentru a pune la contribuţie ţinuturi întinse în vederea satisfacerii necesităţilor lor relativ mari. La prima vedere, s-ar părea că oraşele-capitale sînt privilegiate faţă de celelalte

oraşe. Cel mai mic şi mai sărac oraş-tîrg produce mărfuri pentru a putea plăti alimentele cumpărate. Un oraş-capitală aparent recoltează ceea ce nu a semănat. Judecind însă mai bine, va trebui să admitem că oraşele-capitale dau ceva în schimbul bunurilor pe care le importă, deşi acest ceva nu e o plată în natură şi nici un serviciu economic. Capitalele justifică tn- butul pe care-1 percep asupra producţiei din provincii îndepărtate prin prestarea unor servicii politice şi militare în folosul provinciilor, care servicii, deşi valoroase, nu sînt întotdeauna binevenite. în schimbul alimentelor pe care le importă, capitala trimite slujbaşi civili şi soldaţi, care se ocupă de administraţie, menţin pacea înăuntrul frontierelor şi le apără împotriva unor atacuri din afară. Funcţionarii care lucrează în oraşul-capitală împreună cu cei ce depind, direct sau indirect, de ei şi care domiciliază tot acolo sînt supuşi, la fel ca toţi oamenii, uneia dintre legile universale ale vieţii sociale — legea conform căreia serviciile nu se mai execută dacă nu sînt recompensate cu un *quid pro quod* corespunzător. Dacă guvernul instalat într-o capitală nu reuşeşte să asigure provinciilor o administraţie publică eficientă, o poliţie eficace şi să le apere frontierele de duşmani, veniturile în natură sau în bani ce se scurgeau din provincii spre capitală vor înceta să mai intre, ceea ce va avea drept urmare atît descreşterea prosperităţii, cît şi a numărului de locuitori din capitală. Aceasta a fost soarta oraşului Roma după ce Imperiul roman a început să decadă, după cum a fost şi soarta capitalelor tuturor celorlalte state importante care au decăzut şi s-au prăbuşit

Accesibilitatea în vederea aducerii de provizii de apă a reprezentat, evident, un considerent major la alegerea unui oraş drept capi-

tală. în era dinaintea mecanizării transporturilor, Egiptul era poate singura ţară din lume ai cărei conducători îşi puteau permite să nu ţină seama de acest considerent. în Egipt, orice oraş putea fi ales din acest punct de vedere, căci în Egipt toate oraşele au Nilul sau unul dintre afluenţii săi la porţile lor. în orice altă ţară trebuie luată în consideraţie accesibilitatea oraşului respectiv ; acesta nu e totuşi singurul criteriu care a determinat amplasarea capitalelor. Unele oraşe au devenit capitale în virtutea prestigiului lor, altele deoarece aveau o poziţie adecvată ca centre ale reţelei administrative, altele, iarăşi, din cauza poziţiei lor strategice. în următoarele trei capitole este examinată alegerea unor capitale pentru fiecare din aceste raţiuni diferite.

4. ALEGEREA CAPITALELOR PE CONSIDERENTE DE PRESTIGIU

Prestigiul unui oraş a determinat, în unele cazuri, guvernul să-1 menţină sau să-l aleagă pentru a servi drept capitală, chiar dacă acel oraş nu avea nimic care să-l recomande sub alte aspecte, mai mult, chiar dacă sub un aspect sau altul era de fapt necorespunzător pentru îndeplinirea funcţiilor unei capitale. A acorda importanţă prestigiului nu este un lucru neraţional, căci prestigiul e un factor important în relaţiile psihologice dintre un guvern şi supuşii săi. Un guvern cu sediul într-un oraş ce se bucură de prestigiu va avea de profitat de pe urma acestei situaţii. Prestigiul propriu al capitalei se va transmite guvernului ce se află instalat acolo, şi lucrul acesta ar putea să inspire poporului cel puţin respect faţă de guvern şi eventual să-i cîştige bunăvoinţa sau chiar afecţiunea. Acest avantaj psihologic va merita poate să fie plătit cu preţul unor neajunsuri în materie de aprovizionare, de legături administrative şi de strategie.

Sursele cele mai directe care conferă prestigiu capitalei unui stat sînt cele istorice. Dacă statul a căpătat fiinţă în urma cuceririi unui număr de state locale mai mici de către unul dintre ele, fosta capitală a statului ce şi-a constituit un imperiu va deveni în mod automat capitala noului imperiu, în afară de

cazul cînd

şi atîta timp cît guvernul anterior local, dar acum imperial nu hotărăşte să-şi mute sediul în vreun alt oraş, care să-i convină mai bine în noile împrejurări. într-o asemenea situaţie, inerţia şi mîndria vor acţiona mînă în mînă cu sentimentul de respect pentru a menţine capitala în locul unde se află. Mîndria şi inerţia vor face ca guvernul imperial şi poporul să se împotrivească mutării capitalei în alt oraş, ori- cît ar fi de potrivit acesta pentru a servi drept capitală, deoarece s-ab afla în afara graniţelor propriei lor patrii, iar respectul manifestat faţă de ţara şi capitala guvernului şi poporului imperial de către supuşi va fi considerat de către conducători drept un activ politic valoros.

Roma constituie un exemplu remarcabil de influenţă exercitată de prestigiul unui oraş : timp de aproape 500 de ani, după ce *common- wealth-ul* roman din Italia peninsulară devenise un imperiu ce îmbrăţişa întregul bazin al Mediteranei, şi-a menţinut rolul de oraş-capi- tală. Această expansiune, realizată în cursul jumătăţii de secol dinaintea anului 168 î.e.n., a făcut ca oraşul Roma să devină necorespunzător în calitate de capitală a zonei mult extinse ce ajunsese acum fie sub stăpînirea romană, fie sub controlul sau ascendentul ei. Am vorbit mai sus despre dificultatea de a aproviziona pe cale maritimă populaţia sporită a oraşului, şi acesta nu era singurul handicap căruia Roma trebuia să-i facă faţă în noul său rol de capitală nu numai a Italiei peninsulare, ci a întregii lumi mediteraneene. După cum s-a mai arătat, Roma se afla într-o poziţie nefavorabilă, prea occidentală faţă de centrele de gravitate demografic, comercial, industrial şi cultural din Mediterana în ultimul mileniu î.e.n. şi primul mileniu din era noastră, iar amplasamentul oraşului şi-a pierdut şi importanţa strategică atunci cînd frontierele imperiului au fost extinse pînă la

ţărmurile Eufratului, Dunării şi Rinului. Dar abia în anul 324

e.n., împăratul Constantin I a început să construiască o nouă Romă pe locul încîntător şi foarte fericit ales al coloniei greceşti Byzantium, un loc care — după cum spunea Herodot în opera lui scrisă în secolul al V-lea î.e.n. şi foarte mult citită — reţinuse atenţia unui om de stat persan călătorind pe acele meleaguri încă înainte de sfîrşitul secolului al Vl-lea î.e.n.

În jurul anului 1570 î.e.n., cînd Egiptul a fost reunit din punct de vedere politic pentru a doua oară cu un stat local egiptean a cărui capitală era Theba, acest oraş a devenit, pentru prima oară, capitala întregului Egipt, deşi se afla mult prea în sud faţă de centrul de gravitate al lumii egiptene. Theba şi-a păstrat rolul de capitală timp de aproape două secole, pînă ce împăratul Akhenaton i-a răpit acest privilegiu, construind o capitală nouă pentru Imperiul egiptean la Tell-al-Amarna, cam la jumătatea drumului între Theba şi locul care de fapt ar fi fost cel mai potrivit pentru o capitală a Egiptului unit, şi anume capătul deltei. Theba a realizat un tur de forţă impresionant, dar nici pe departe nu se poate compara în această privinţă cu Roma, căci Theba nu şi-a menţinut poziţia decît o jumătate din timpul în care Roma şi-a păstrat situaţia de capitală, în ciuda unui avantaj de care Theba se bucura împreună cu toate celelalte oraşe din Egipt. Spre deosebire de Roma şi spre deosebire de capitalele succesive ale Chinei din „Ţara dintre trecători[1]", Theba, graţie Nilului, nu întîmpina nici o greutate în privinţa aducerii cantităţilor de mărfuri necesare unei capitale imperiale.

Calcuttă a fost capitala întregului subcontinent India timp de peste o jumătate de secol (1840—1912), după desăvârşirea unificării politice a subcontinentului. Acest privilegiu l-a moştenit datorită situaţiei sale anterioare,

timp de aproape un secol, de capitală a Bengalului, principalul nucleu şi focar de extindere al Uaj-ului[XXII] britanic. Calcutta era o capitală nepotrivită pentru întreaga Indie. Bengalul se află într-un colţ al subcontinentului şi este izolat printr-o barieră de dealuri de marea cîm- pie a Hindustanului, care cuprinde un număr de amplasamente corespunzătoare pentru o capitală, ca, de exemplu, Patna, Allahabad, Agra, Delhi şi Lahore. Calcutta nu era bine amplasată nici măcar spre a servi drept principal punct terminus indian pentru linia maritimă de comunicaţii ce lega guvernul britanic din India cu Marea Britanie — ţara de bază şi sursa puterii britanice. Faţă de Marea Britanie, Calcutta e situată la extremitatea cea mai îndepărtată a Indiei. Insula Bombay, în largul coastei de vest a Indiei, se află mult mai aproape de Marea Britanie atît via Capul Bunei Speranţe, cît şi via Canalul de Suez şi în plus e uşor accesibilă dinspre mare, pe cînd pentru a ajunge la Calcutta vapoarele maritime trebuie să fie pilotate pe braţul Hoogly al deltei Gange-Brahmaputra. Se poate deci spune că Calcutta a reuşit un lucru remarcabil men- ţinîndu-şi poziţia în aceste împrejurări adverse.

Tot atît de remarcabilă este şi realizarea oraşului Cuzco, care şi-a menţinut poziţia de capitală a statului incaşilor după ce acesta, care la început era un mic stat local, a devenit un imperiu, cuprinzînd întregul domeniu al civilizaţiei andine. Centrul de gravitate demografic şi economic al lumii andine se afla într-un complex de văi admirabil irigate şi cultivate de pe cursul inferior al fluviilor ce traversează cîmpia de pe coasta Perului, în drumul lor de pe platourile Anzilor către

---

XXII *Raj* (ind.) — domnie, stăpînire. — *Nota trad*

mare. Aceste văi de cîmpie erau principalele centre populate ale lumii andine şi acolo se aflau cele mai mari oraşe — de exemplu, oraşul gigant Chan- chan, un pandant al Babylonului din Lumea Nouă. Cuzco, dimpotrivă, e un oraş de pe platoul înalt, în marginea extremă de răsărit a ţinutului civilizaţiei andine, aşezat pe versantul atlantic al cumpenei apelor dintre Pacific şi Atlantic. In terminologia actuală geografică peruviană, amplasamentul său se află în partea extremă a Anzilor şi a Altiplanoului, în Montana. în ciuda acestui handicap geografic, prestigiul de care se bucura oraşul Cuzco, capitală istorică a poporului imperial al incaşilor, era atît de mare în lumea andină subjugată, încît Cuzco şi-a menţinut poziţia pînă ce Imperiul incaşilor a fost pe neaşteptate distrus de către invadatorii spanioli.

Babylonul a avut mai mult succes decît Cuzco, Calcutta, Theba sau Roma. La început a fost capitala locală a unei dinastii parvenite şi amplasamentul lui în cîmpia aluvionară a bazinului inferior al Tigrului şi Eufratului nu era centrală, ci în apropierea limitei de nord- vest a terenului aluvionar. A treia unificare însă a ţinuturilor Sumer şi Akkad a fost opera unui fondator de imperiu babilonian, Hammu- rabi, şi ca urmare Babylonul nu numai că a devenit capitala întregii ţări, dar a reuşit să-şi menţină acest rol timp de 14 secole, pînă ce a fost înlocuit cu Seleucia-pe-Tigru.

Cea mai izbitoare dovadă a valorii psihologice pe care o are prestigiul patriei unui popor fondator de imperiu o constituie două cazuri în care o dinastie imperială a construit o capitală imperială artificială în ţara sa de origine, special pentru a juca acest rol, în lipsa existenţei unui oraş care să poată servi acestui scop.

Cînd mongolii au cucerit domeniile civilizaţiilor sedentare ce înconjurau stepa

euroasiană, ei au amenajat o capitală proprie, Karakorum, în inima jumătăţii înalte a stepei, actuala Mongolie, la răsărit de depresiunea Zungariei, între Munţii Altai şi Tienshan, coridorul ce leagă între ele jumătatea de vest a stepei cu cea de est. Karakorum avea avantajul natural de a fi un centru potrivit de comunicaţie pentru un popor imperial format din păstori nomazi şi, timp de o jumătate de secol cit a fost capitala celui mai întins imperiu alcătuit vreodată pe uscat, el a reprezentat un punct de atracţie pentru prizonierii de război, negustorii aventurieri, misionarii şi ambasadorii din cele patru colţuri ale Lumii Vechi. Călugărul Guillaume de Rubruquis, care a făcut drumul dus şi întors în anii 1253—1255, ca ambasador al regelui Ludovic al IX-lea al Franţei pe lîngă hanul mongol Mangu, în prima noapte cînd a sosit la Karakorum a găsit „un prieten la nevoie“ în persoana unei femei al cărei oraş natal era Metz din Lorena. Fusese capturată de mongoli în Ungaria şi era acum măritată cu un tîmplar rus, pe care mongolii îl apreciau ca bun meseriaş. Această doamnă Paquette din Lorena i-a făcut cunoştinţă călugărului Guillaume cu un tiz al său, domnul Guillaume Buchier, un aurar care lucra la Karakorum şi avea un frate care locuia la Paris, pe Grand Pont. Soţia domnului Guillaume era născută în Ungaria, dar se pare că unul din părinţii ei era originar din Europa occidentală, aşa că vorbea franceza tot atît de bine ca şi turca cumană. Aceleaşi două limbi le vorbea şi un englez, născut de asemenea în Ungaria, pe care călugărul Guillaume l-a întîlnit în casa domnului Guillaume din Karakorum în duminica Floriilor, 1234 e.n.

Construirea de capitale artificiale pentru primul imperiu persan în ţara de baştină a poporului imperial persan, Parsa (Fars), a fost un tur de forţă mai mare chiar decît construi-

rea Karakorumului. Fars este un ţinut sălbatic la marginea de sud-vest a platoului iranian, departe de toate drumurile principale ale Asiei de sud-vest, şi, după ce perşii au cucerit un imperiu ce se întindea spre vest pînă la Cire- naica şi bazinul Mării Egee, iar spre est pînă la actuala Asie centrală sovietică şi la Punjab, împăraţii persani nu mai aveau timp să-şi viziteze patria îndepărtată. Numai pentru a fi înmormîntaţi acolo mai aveau timp. Totuşi, fondatorul Imperiului persan, Cyrus al II-lea, a construit o capitală imperială în Fars, la Pasargadae, iar al doilea fondator, Darius I, a construit o capitală şi mai măreaţă în acelaşi ţinut, la Persepolis. Deoarece veneau rar în vizită la Pasargadae, împăraţii căutau să-i îmbuneze pe locuitori dăruind cîte o monedă de aur fiecărei femei din oraş ori de cîte ori se duceau acolo.

Un oraş care nu a mai fost nici măcar o capitală locală poate deveni capitală dacă în timpul unei crize din istoria poporului ajunge să joace un rol eroic care-i aduce prestigiu. Datorită în parte unor atari împrejurări a devenit Parisul, în 987, capitala Franţei în locul Laonului, Londra s-a substituit treptat Winchesterului drept capitală a Angliei, iar în 1923, Ankara a devenit capitala Turciei în locul Instanbulului. Parisul şi Londra îşi cîştigaseră laurii ţinînd piept vikingilor pe Sena şi respectiv pe Tamisa, iar Ankara şi i-a cîştigat servind în războiul greco-turc, după primul război mondial, ca punct de raliere pentru mişcarea naţională turcă condusă de Mustafa Kemal Atatiirk. Pe de altă parte, Torino nu a reuşit să devină capitala Italiei moderne unite, deşi fusese capitala regatului Sardiniei, statul local italian care jucase rolul de frunte, un rol eroic, în realizarea unificării Italiei, în pofida rezistenţei puternicei monarhii habsburgice.

Spre deosebire de cei mai mulţi făuritori de imperii — de exemplu, romanii, englezii în India, incaşii în lumea andină, mongolii în hinterlandurile stepei euroasiene şi perşii în Asia de sud-vest —, piemontezii au unificat Italia nu ca cuceritori, ci ca eliberatori. Rolul lor în Italia a fost, de fapt, acelaşi cu cel al fondatorilor thebani ai noului imperiu egiptean, care au eliberat şi reunificat Egiptul, izgonindu-i pe hic- soşi, iar poporul italian a recunoscut serviciile pe care regatul Sardiniei i le-a făcut, acordînd casei de Savoia coroana noului regat al Italiei. Cu toate acestea, capitala ancestrală a acestei dinastii, Torino, nu a reuşit în secolul al XlX-lea al erei noastre, aşa cum reuşise Theba în secolul al XVI-lea î.e.n., să devină capitala statului extins ce fusese creat de către statul local a cărui capitală fusese Torino şi respectiv Theba. în ceea ce priveşte Torino, handicapul pe care-1 constituia amplasamentul său periferic nu era compensat, ca în cazul Thebei, prin existenţa unor mijloace naturale de comunicaţie care să-1 lege de restul Italiei unificate, aşa cum Theba era legată de întregul Egipt prin Nil; în al doilea rînd, prestigiul de dată recentă pe care îl cîştigase Torino nu putea rivaliza cu prestigiul mult mai vechi al galaxiei de oraşe vestite din Italia.

Ar fi fost greu pentru italieni să facă o alegere din această mulţime de eventuali pretendenţi la titlul de capitală a Italiei unificate dacă unul dintre ei nu ar fi posedat un prestigiu care în mod incontestabil întrecea în strălucire prestigiul tuturor celorlalţi. Alegerea trebuia să cadă asupra Romei, deşi în orice altă privinţă, cu excepţia prestigiului, Roma reprezenta o alegere mai puţin potrivită pentru a fi capitală a Italiei moderne decît Torino. Roma fusese timp de un secol şi

jumătate, şi anume pînă în 168 î.e.n., o capitală potrivită pentru Italia peninsulară, dar ea nu era o capitală potrivită pentru Italia modernă, după cum n-a fost potrivită nici pentru Imperiul roman între anii 168 î.e.n. şi 324 e.n. Italia modernă cuprinde nu numai peninsula pînă la Apeninii de sud-est, ci şi teritoriul continental dintre Ape- nini şi Alpi, iar în Italia modernă această regiune este centrul de gravitate social. Jumătatea „dezvoltată" a Italiei moderne se întinde la sud-est doar pînă la Siena şi Perugia, iar Roma e situată în mezzogiorno-ul[XXIII] „în dezvoltare". Dacă balanţa nu s-ar fi înclinat în favoarea Romei din cauza considerentelor de prestigiu, cel mai potrivit amplasament pentru capitala unei Italii moderne unificate ar fi fost, în toate celelalte privinţe, fie Bologna, la poalele de nord ale Apeninilor, fie Florenţa, la poalele de sud, unde capitala a poposit scurt timp în perioada trecerii ei de la Torino la Roma.

Amplasarea capitalei Greciei moderne la Atena în 1834 a fost tot atît de inevitabilă ca şi amplasarea capitalei Italiei moderne la Roma în 1870. în secolul al V-lea î.e.n., încercarea făcută de oraşul-stat Atena de a-şi impune supremaţia politică asupra restului lumii elenice a eşuat, dar, în cursul următoarelor capitole ale istoriei greco-romane, Atena a reuşit să-şi stabilească supremaţia culturală, iar monumentele durabile ale realizărilor ei arhitectonice, artistice şi literare i-au conferit un prestigiu ce se dovedea încă puternic în 1834 şi mai este puternic şi în 1969. în plus, în secolul al XlX-lea, Atena, spre deosebire de Roma, putea concura la rolul de capitală şi pentru alte considerente în afară de prestigiul moştenit de la un trecut glorios, dar foarte în- depărtat în acea vreme. Atena posedă un port

XXIII Mezzogiorno *(ital.):* sud- — *Nota trad.*

natural excelent la Pireu, ceea ce reprezintă un capital valoros, şi chiar indispensabil, pentru capitala unei ţări formate dintr-o mulţime de insule şi dintr-un teritoriu continental străbătut de munţi care îl despart în compartimente izolate, ce cu greu pot fi legate între ele pe uscat, prin drumuri sau căi ferate.

În 1832, cînd independenţa Greciei a fost recunoscută de către guvernul imperial otoman şi s-a căzut de acord asupra vechii frontiere dintre regatul Greciei şi Imperiul otoman, s-ar fi zis că Atena nu avea o poziţie prea bună, ba că era chiar expusă, deoarece se afla foarte aproape de această frontieră, ce se întindea de la capătul golfului Preveza pînă la malul vestic al golfului Voios. Poporul grec trăia încă cu speranţa, dealtfel îndreptăţită, că va reuşi, în cele din urmă, să încorporeze în Grecia independentă teritoriile continentale de la nord de vechea frontieră greco-turcă, unde populaţia greacă era majoritară. Aceste speranţe ale grecilor s-au împlinit chiar peste aşteptări, în urma extinderii succesive a teritoriului Greciei continentale către nord şi nord-est. în 1881, 1912—1913 şi 1919. Cîmpiile Thessaliei şi ale Macedoniei greceşti sînt mai roditoare, străbătute de mai multe ape şi, prin urmare, mai productive decît Peloponezul şi insulele. Iar oraşul Salonic, care a fost întotdeauna un nod important de comunicaţii maritime şi terestre, a devenit, de asemenea, un important oraş industrial după ce a trecut de sub stăpî- nirea turcă sub stăpînirea greacă. Astfel, centrul de gravitate economic, ca şi geografic al Greciei s-a mutat către nord între anii 1834 şi 1969 şi, prin urmare, în prezent, Atena, departe de a fi prea aproape de frontiera continentală a Greciei, se află mai curînd la prea mare distanţă de ea. într-adevăr, dacă prestigiul Atenei nu ar fi fost întărit printr^o lege datînd din 1834,

privilegiul de a servi drept capitală a Greciei moderne i-ar fi putut fi disputat acum de Salonic.

Un exemplu curios de felul cum acţionează prestigiul îl reprezintă soarta oraşului „dintre trecători" Hsienyang, în apropierea malului stîng al fluviului Wei, care fusese capitala locală a statului Chin înainte ca acesta să fi unificat întreaga lume chineză sub stăpînirea sa. Spre deosebire de unificarea Italiei de către piemontezi şi de reunificarea Egiptului de către thebani, unificarea Chinei nu a reprezentat o acţiune binevenită de eliberare, ci un act odios de subjugare. Romanii în Mediterana, englezii în India şi incaşii în Peru nu erau iubiţi de supuşii lor, dar stăpînitorii chin, ca şi mongolii, erau de-a dreptul urîţi de supuşii lor. Regimul chin era aspru, dictatorial şi pus pe schimbări; el a căutat să consolideze unitatea impusă prin forţa armelor cu ajutorul unor măsuri grabnice de uniformizare în diverse domenii ale vieţii sociale, menite să demonstreze existenţa unităţii şi care erau tot atît de vexatorii pentru chinezi cum a fost politica nazistă de *Gleichschaltung* pentru germani. în consecinţă, după moartea stăpînitoru- lui chin, despotic şi crud, care a fost primul împărat al întregii Chine, Chin Shih Huang ti, regimul imperial Chin a fost curînd răsturnat de o răscoală generală ; capitala sa, Hsienyang, a fost distrusă şi rasă de pe faţa pămîntului, iar China s-a dezmembrat din nou, în mod deliberat, într-un număr de state locale.

S-ar fi spus atunci că toate străduinţele de unificare ale făuritorilor de imperiu chin, culminînd cu realizarea supremă a lui Chin Shih Huang ti, eşuaseră ; dar aceste aparenţe erau înşelătoare. Chin Shih Huang ti dăduse lumii chineze pace şi ordine şi, în ciuda preţului ri-

dicat plătit pentru acest dar, valoarea lui rămînea nepreţuită pentru o societate frămîntată timp de cel puţin patru secole, pînă în anul 221 î.e.n., de războaie de o violenţă mereu cres- cîndă între statele locale. Această anarhie devenise intolerabilă pentru poporul chinez, mai ales că amenin ţa să se permanentizeze. Astfel, experienţa istorică a poporului chinez a justificat pe deplin acţiunea de mînă forte a lui Chin Shih Huang ti, acordîndu-i unificatorului Chinei o victorie postumă mult mai strălucită decît toate victoriile pe care le-a obţinut în timpul vieţii sale. China unificată, dezmembrată în 209 î.e.n., a fost din nou unificată în 202 î.e.n., iar cel de-al doilea unificator, care a ştiut să procedeze cu mai mult tact, Han Liu Pang, şi-a aşezat noua sa capitală imperială, Chingchao, în ţinutul ancestral al predecesorului său Chin, „Ţara de dincolo de trecători[11]. A aşezat-o în apropierea fluviului Wei, cam în faţa locului, acum devastat şi pustiu, unde se aflase fosta capitală, Hsienyang.

Alegerea făcută de Han Liu Pang privind aşezarea capitalei sale arată că prestigiul cîştigat de Chin prin acţiunea sa de unificare a Chinei reprezenta o forţă mai importantă decît ura pe care o stîrnise prin brutalitatea cu care îşi înfăptuise opera. Han Liu Pang însuşi nu era originar din Chin ; venea dintr-un district de pe coastă, la nord de gura fluviului Yangtzi, unde se află în prezent provincia Chian-su. Patriotismul local l-ar fi putut determina pe Han Liu Pang să-şi aşeze capitala imperială în districtul său natal, iar consideraţii de ordin practic privind aprovizionarea mai lesnicioasă cu mărfuri transportate pe apă ar fi venit în sprijinul acestei înclinaţii personale ; căci în această regiune se întîlnesc cîm- piile străbătute de cursurile inferioare ale fluviilor Yangtzi, Huei şi Fluviul Galben şi, de aceea, a

fost construit mai tîrziu Marele Canal în această regiune. Pe cît era de dificil de aprovizionat capitala amplasată „între trecători[1]", pe atît ar fi fost de uşor de aprovizionat o capitală imperială amplasată în Chian-su. Hotărîrea lui Han Liu Pang de a-şi aşeza, cu toate acestea, capitala imperială pe un teren din vecinătatea locului părăsit al oraşului Hsienyang lasă să se presupună că el socotea sau, în orice caz, îşi dădea seama că poporul chinez socotea că regiunea ce fusese nucleul geografic al lui Chin, statul local care pentru prima oară unificase China din punct de vedere politic, constituia, din această cauză, şi amplasamentul cel mai potrivit pentru capitala Chinei reuni- ficate.

Prestigiul moştenit de la Hsienyang a menţinut capitala Imperiului chinez la Chingchao timp de peste două secole (202 î.e.n. — 23 e.n.) socotind de la fondarea capitalei Chingchao de către Han Liu Pang. Prestigiul combinat al oraşelor Chingchao şi Hsienyang a fost destul de puternic pentru a atrage din nou capitala imperială intr-un loc, Changan, din imediata vecinătate a oraşului Chingchao, pe acelaşi mal al fluviului Wei, după un interval de 566 de ani (23 e.n. — 589 e.n.). In 589 e.n., cînd, în cele din urmă, China a fost reunificată pentru a treia oară de către fondatorul dinastiei Sui. după ce fusese divizată începînd de la căderea dinastiei Han de est în anul 221 e.n., cu un scurt interval de reunificare, Changan a fost poziţia aleasă pentru noua capitală imperială de către reunificatorul Sui al Chinei. Chiar după trecerea unei perioade atît de lungi, prestigiul acestui amplasament atîrna mai greu în balanţă decît faptul că „Ţara dintre trecători era nepotrivită din două puncte de vedere de ordin practic : a) dificultatea de a transporta în amontele fluviului, prin cheile Fluviului

Galben produsele aduse din restul Chinei şi b) administrarea restului Chinei din acest colţ izolat al subcontinentului. Dinastia Sui a avut o viaţă tot atît de scurtă ca şi dinastia Chin, şi pentru aceleaşi motive. Comportamentul său era brutal şi neîndurător, aşa în- cît era detestată şi curînd a fost răsturnată. Changan însă nu a împărtăşit soarta Hsien- yangului. Changan nu a fost distrus şi înlocuit apoi cu o nouă capitală în împrejurimi, ci a fost preluat de succesorii Tang ai dinastiei Sui.

Tot prestigiul a jucat un rol şi în hotărîrea luată de dinastia Han de est de a-şi aşeza capitala la Loyang cînd a devenit stăpîna Chinei unificate, în anul 25 e.n. Loyang fusese capitala dinastiei Chou începînd din anul 770 î.e.n. pînă în anii 256—249 î.e.n., cînd dinastia Chou **a** fost lichidată de regele de atunci din Chin, bunicul lui Chin Shih Huang ti. în cursul perioadei de peste 500 de ani cît a supravieţuit dinastia Chou la Loyang, domnitorii fuseseră nişte *rois jaineants* \ a căror suzeranitate asupra statelor locale din lumea chineză era doar nominală; ei au lăsat, totuşi, moştenire Loyangului o aureolă de legitimitate şi fără îndoială că acest capital psihologic imponderabil, cît şi relativa accesibilitate a oraşului au influenţat dinastia Han de est atunci cînd a ho- tărît să-şi aşeze capitala imperială aici, în loc să revină la capitala dinastiei Han de vest „dintre trecători[XXIV]. Dacă la alegerea Loyangu- lui dinastia Han de est a avut, într-adevăr, în vedere faptul că fusese vreme îndelungată reşedinţa dinastiei Chou de est, atunci se poate presupune că şi dinastia Chin a putut fi influenţată anterior, cînd şi-a amplasat capitala la Hsienyang, de faptul că în această „Ţară dintre trecători[44] se

XXIV[1] *Rois faineants* (fr.) — regi trîndavi. Nume dat în istorie ultimilor regi merovingieni, care au lăsat în întregime treburile Franţei în seama funcţionarilor de la Curte. — *Nota trad.*

aflase capitala dinastiei Chou. înainte de 770 î.e.n., capitala dinastiei Chou fusese Hao (Chungchou), şi acest oraş, la fel ca şi Chingchao al dinastiei Han de vest şi Changan al dinastiilor Sui şi Tang, era amplasat la o mică distanţă de Hsienyang, dar pe celălalt mal al fluviului Wei.

Şi tot prestigiul a fost unul dintre considerentele care i-au determinat pe conducătorii britanici ai Indiei să-şi transfere capitala de la Calcutta la Delhi. Prestigiul cîştigat de Calcutta prin faptul că fusese nucleul principal al Imperiului indian britanic nu putea rivaliza cu prestigiul mai vechi pe care Delhi îl acumulase în cele cinci secole — din secolul al XlII-lea e.n. pînă în secolul al XVII-lea inclusiv — în decursul cărora fusese principala capitală a unui mare număr de suverani musulmani care au domnit asupra celei mai mari părţi a Indiei.

Prestigiul cîştigat de Constantinopol în cursul celor unsprezece secole (324—1453 e.n.) cît a fost capitala Imperiului roman a constituit unul dintre considerentele care i-au făcut pe osmanlii să scoată, în cele din urmă, acest pion din joc aproape Un secol după ce Con- stantînopolul fusese încercuit de Imperiul otoman în expansiune. în momentul căderii Con- stantinopolului, Imperiul roman, ce se întindea pe vremuri de-a lungul întregului perimetru al Mediteranei, ajunsese o mică enclavă în jurul ultimei Sale capitale, Constantinopol. După dezastrele suferite în 1071 şi 1204 e.n., Imperiul roman de răsărit a dus o existenţă tot atît de jalnică ca şi Imperiul Chou după nenorocirile ce s-au abătut asupra lui în 840 şi 771 î.e.n. ; totuşi, în 1453 e.n., prestigiul Constan- tinopolului era încă considerabil, după cum era şi prestigiul Loyangului în anul 25 e.n., cînd s-a instalat acolo dinastia Han de est.

In America Centrală, pe vremea cuceririi spaniole, capitala aztecilor, Tenochtitlan, se bucura de un asemenea prestigiu, încît spaniolii s-au hotărât să ridice pe ruinele ei capitala noii lor Spânii, Ciudad de Mexico din zilele noastre, în loc să fi guvernat America Centrală de la baza lor maritimă Vera Cruz, aşa cum au procedat la început englezii, guvernînd India de la Calcutta. Promptitudinea cu care au acţionat spaniolii, instalîndu-şi sediul stăpînirii lor asupra Americii Centrale în interiorul regiunii, contrastează cu încetineala de care au dat comparativ dovadă englezii cînd şi-au mutat capitala de la Calcutta la Delhi. Prestigiul Tenochtitlanului trebuie să fi fost intr-adevăr mare, dat fiind că, la data cuceririi teritoriului de către spanioli, făuritorii de imperiu azteci, care porneau la atac de la Tenochtitlan, avuseseră timp suficient ca să-şi atragă ura victimelor lor din America Centrală, dar nu se bucuraseră de răgazul necesar pentru a-şi putea desăvîrşi opera de construire a imperiului.

5. ALEGEREA CAPITALELOR PE CONSIDERENTE DE CONVENABILITATE

Termenul „convenabilitate“ poate avea două înţelesuri cînd este folosit în legătură cu amplasarea unei capitale. Poate însemna conve- nabilitate în ceea ce priveşte condiţiile de aprovizionare cu mărfuri din afară, precum şi con- venabilitate în legătură cu administrarea ţării şi menţinerea securităţii. Importanţa pe care o prezintă pentru o capitală accesibilitatea în privinţa importului de mărfuri a fost discutată în primul capitol al acestei cărţi, iar în capitolul al 3-lea s-a arătat că oraşele-capitale, ca şi celelalte oraşe, pot supravieţui numai atîta timp cît reuşesc să-şi plătească importurile cu exporturi de valoare echivalentă. Deşi exportul unui oraş-capitală nu constă în pro- duse fabricate sau în servicii comerciale şi nu are deci caracter economic, oraşul-capitală nu este, totuşi, parazitar. Serviciile pe care o capitală imperială le aduce provinciilor în schimbul tributului lor sub formă de hrană şi materii prime sînt de ordin administrativ şi militar. O capitală imperială chineză, de exemplu, va importa orez şi va exporta mandarini civili şi militari. O capitală trebuie să aibă acces lesnicios la provincii şi trebuie să fie lesnicios accesibilă pentru ele, şi un

amplasament care va fi potrivit pentru unul din aceste scopuri va corespunde, probabil, şi celuilalt. Orezul ce intră şi mandarinii ce ies pot fi transportaţi, în direcţii opuse, pe aceleaşi canale şi şalande.

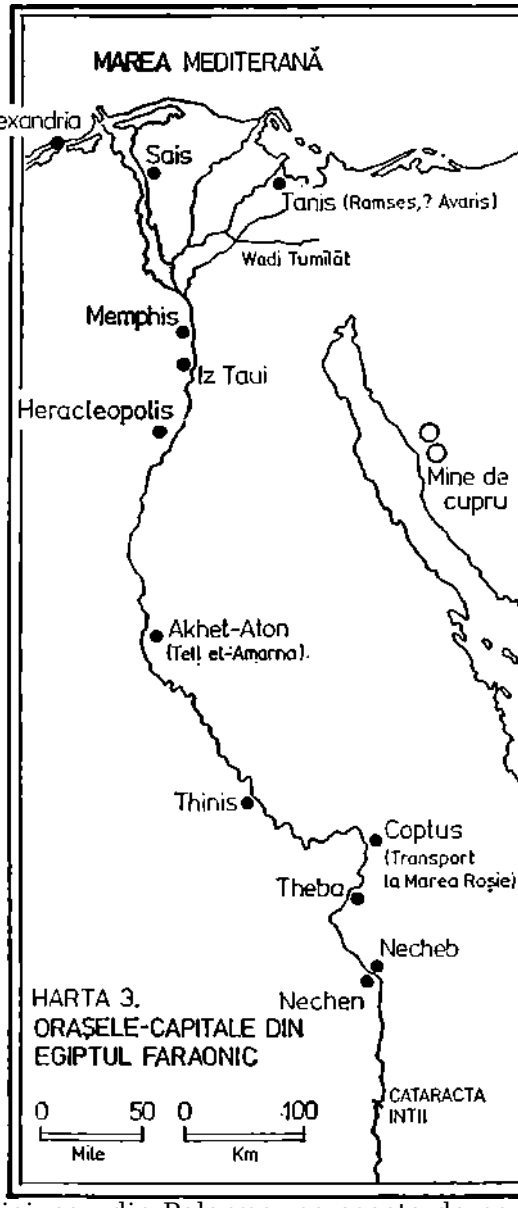
în capitolul precedent ne-am ocupat de rolul pe care-1 joacă în alegerea capitalelor prestigiul oraşului. Capitalul psihologic acumulat de un oraş a determinat uneori menţinerea sa drept capitală, deşi în urma expansiunii statului respectiv devenise necorespunzător pentru acest scop. Considerente de prestigiu au dus la alegerea unui amplasament neconvenabil chiar în cazuri cînd nu se punea problema de a menţine o capitală pe locul existent, ci de a hotărî între două noi amplasamente posibile. Aceste victorii ale prestigiului asupra convenabilităţii au fost ilustrate prin istoria oraşului Roma. Prestigiul a făcut să fie menţinută capitala Imperiului roman la Roma timp de aproape cinci sute de ani după ce Roma devenise necorespunzătoare acestui scop ; şi mai bine de 2 000 de ani după ce, în urma victoriei repurtate la Pydna în anul 168 î.e.n., Roma devenise o putere permanentă, invincibilă în bazinul mediteranean, acelaşi prestigiu a acţionat încă destul de puternic pentru a face ca Roma să fie în mod inevitabil aleasă drept capitală a Italiei moderne, cu toate că şi pentru acest scop Roma a fost de la început nepotrivită şi continuă să fie nepotrivită şi după ce a fost capitala Italiei timp de un secol. Totuşi, dacă din întîmplare sau ca rod al chibzuielii o capitală a fost odată amplasată într-un loc corespunzător, foarte rar s-a întîmplat, sau poate chiar niciodată, să fie mutată de acolo într-un loc mai puţin corespunzător, numai de dragul prestigiului acestui al doilea loc. Dimpotrivă, există un număr de cazuri cînd o capitală a fost mu-

tată, mai devreme sau mai tîrziu, dintr-un loc aureolat de prestigiu, dar inadecvat, într-alt loc ce n-ar fi putut concura cu primul în ceea ce priveşte prestigiul, dar care îl depăşea din punctul de vedere al poziţiei adecvate.

Un exemplu clasic de asemenea transfer îl reprezintă mutarea, în cele din urmă, a capitalei Imperiului roman, de către Constantin cel Mare, de la Roma la „Noua Romă", pe locul ce fusese parţial ocupat de oraşul colonial grec Byzantium. Imperiul roman fusese un imperiu circummediteranean şi, în competiţia pentru ocuparea rolului de capitală a unui imperiu cu o asemenea structură geografică, s-ar părea că Byzantium suferea şi el de unul dintre handicapurile Romei. In timp ce Roma e situată prea departe spre apus, s-ar putea spune că în aceeaşi măsură Constantinopol e situat prea departe spre răsărit.

Baza puterii unui imperiu circummediteranean o constituie în mod necesar supremaţia navală în apele Mediteranei. Roma i-a smuls Cartaginei această supremaţie în primul război punic ; şi această realizare navală a fost factorul care i-a oferit Romei posibilitatea de a-şi stabili ascendentul politic asupra întregului perimetru al Mediteranei în decurs de mai puţin de un secol după ce devenise puterea supremă navală în această mare înconjurată din toate părţile de uscat. Totuşi, după criterii navale, nici Roma şi nici Constantinopol nu aveau poziţia cea mai bună pentru capitala unui imperiu maritim circummediteranean. Dacă i s-ar fi cerut unui ofiţer de marină să aleagă amplasamentul unei astfel de capitale, fără îndoială că ar fi ales o poziţie de unde să poată avea controlul asupra unuia dintre cele două culoare maritime ce leagă între ele bazinul de răsărit şi cel de apus al Mediteranei — de preferinţă

asupra ambelor. Cel mai îngust dintre aceste două culoare, între Sicilia şi Italia, poate fi ţinut sub control fie de la Messina, fie de la Reggio di Calabria ; culoarul mai lat, care desparte Sicilia de Africa de nord-vest, poate fi controlat fie din Lilybaeum, fie de la Cartagina. Ambele culoare pot fi ţinute sub control în acelaşi timp, dar de la o distanţă ceva mai mare de la Siracusa, pe coasta de răsărit a



Siciliei, sau din Palermo, pe coasta de nord a

insulei, sau, cel mai bine, din Valletta, de pe insula Malta. Dintre aceste şapte oraşe — toate capitale potenţiale ale unui imperiu maritim circummediteranean —, două, şi anume Sira- cusa şi Cartagina, au concurat intr-adevăr pentru această supremaţie politică, iar dintre aceste două, Cartagina ar fi putut învinge Roma, deşi, după ce Cartagina pierduse supremaţia pe mare, se putea anticipa care avea să fie concluzia, pe care chiar geniul şi cutezanţa lui Hannibal nu aveau s-o poată modifica, nici prin cele mai strălucite operaţii pe uscat, căci situaţia fusese deja decisă pe mare. Cartagina stăpînise jumătatea de sud-vest a bazinului apusean al Mediteranei timp de aproape 350 de ani, pînă la înfrîngerea ei în primul război punic. Siracusa fusese un moment stăpînă pe Adriatica şi hărţuise după bunul său plac unele dintre oraşele-state etrusce de pe coasta de nord-vest a Italiei peninsulare în al doilea deceniu al secolului al IV-lea î.e.n. Roma însă avea să cîştige victoria finală în această luptă pentru supremaţia maritimă, deşi din punct de vedere naval era mai puţin favorabil amplasată decît Cartagina sau Siracusa.

Dacă locul pentru ultima capitală a Imperiului roman ar fi fost determinat numai, sau în cea mai mare parte, de considerente de ordin naval, Cartagina sau Siracusa, şi nu Byzan- tium, ar fi trebuit să ia locul Romei. Probabil însă că Constantin nu era preocupat de problema supremaţiei navale atunci cînd a ales amplasamentul noii capitale imperiale. Constantin considera, desigur, că Roma avea asigurată stăpînirea navală a Mediteranei, deoarece nu mai fusese contestată timp de aproape patru sute de ani, din anul 67 î.e.n., cînd Pompei îi zdrobise pe îndrăzneţii piraţi cilicieni. Considerentele pe care îşi întemeia Constantin alegerea erau, probabil, de ordin

demografic, economic şi cultural, şi sub aceste trei aspecte cele două jumătăţi ale Mării Mediterane nu cîntăreau la fel de greu în balanţă, cum ar fi fost cazul dacă Constantin ar fi judecat după criterii navale.

Sub aceste aspecte, Levantul a avut o preponderenţă hotărîtoare asupra Ponentului (cum era denumit bazinul apusean al Mediteranei în nomenclatura geografică medievală a Apusului), începînd din zorile civilizaţiei şi pînă după începutul celui de-al doilea mileniu al erei noastre. în consecinţă, era inevitabil ca, atunci cînd sediul guvernului Imperiului roman a fost, în cele din urmă, mutat de la Roma, să fie transferat undeva în Levant, iar nu în Africa de nord-vest sau în Sicilia. Iar după ce sfera alegerii a fost restrînsă la teritoriul Levantului, amplasamentul inevitabil se afla undeva pe malurile mărilor înguste ce-şi croiesc drum între Asia de sud-vest şi peninsula europeană a continentului eurasian şi care leagă Mediterana de principala sa mare anexă, Marea Neagră, printr-o cale de apă continuă.

Contemporanii greci i-au atribuit lui Iulius Caesar intenţia, iar contemporanii săi romani l-au acuzat că ar fi avut intenţia să transfere capitala Imperiului roman de la Roma la Alexandria din Troada sau chiar la Troia — două amplasamente ce dominau strîmtoarea Helles- pont (Dardanele) de pe ţărmul Anatoliei ; iar Horaţiu, într-un pasaj dintr-o odă (Ode III, 3, r. 57—72), lasă să se înţeleagă că şi pe Augus- tus l-ar fi încercat aceeaşi idee. Pe ţărmul european al Dardanelelor, unul dintre succesorii lui Alexandru cel Mare, Lysimachos, construise în peninsula Gallipoli (Chersonesul trac) o capitală imperială numită Lysimachia, după numele său, pentru imperiul de scurtă durată care între anii 301 şi 281 î.e.n. a unit Anatolia cu jumătatea de răsărit a Peninsulei

Balcanice. Trei secole mai tîrziu, după ce Augustus rotunjise dominioanele Imperiului roman din sud-estul Europei, cxtinzîndu-le pînă la malul sudic al Dunării, Bosforul luase locul Darda- nelelor în ceea ce priveşte locul cel mai favorabil pe unde se putea face traversarea între Asia şi Europa. Predecesorul lui Constantin, Diocletian, guvernase imperiul de la Nicome- dia (Izmit), aşezată în fundul golfului ce poartă numele acestui oraş. Optînd pentru By- zantium, Constantin a ales un loc ce se afla nu numai în apropierea Bosforului, ca Nico- media, ci chiar pe ţărmul acestei artere maritime.

Despre admirabilele condiţii naturale de care dispune portul Byzantium şi uşurinţa cu care putea fi aprovizionat cu cereale din Ucraina şi din Egipt am vorbit mai sus. Avantajele strategice ale Constantinopolului atît asupra Nicomediei, cît şi asupra Troadei şi Romei vor fi examinate în capitolul următor. De menţionat doar, în contextul de faţă, că aşezarea Constantinopolului era convenabilă şi ca centru de administrare a unui imperiu ce cuprindea o parte sau toate regiunile ce înconjurau Mediterana. Curierii şi funcţionarii puteau circula între provincii şi Constantinopol cu mai multă uşurinţă decît între provincii şi Roma, căci Constantinopol era un port maritim la ţărmul a două mase de uscat, Europa de sud-est şi Anatolia, pe cînd Roma era inaccesibilă pentru vase maritime şi se afla aşezată pe o peninsulă izolată de masa de uscat a Europei continentale prin barierele succesive ale munţilor- Apenini şi Alpi. In plus, provinciile importante ale Imperiului roman erau cele din Levant, iar Constantinopol se afla mult mai aproape de acestea decît Roma.

Convenabilitatea Constantinopolului, precum şi prestigiul pe care-1 acumulase în decurs de unsprezece secole îl făceau să

apară în ochii osmanliilor [1] ca un giuvaer de preţ, la care rîv-

[1] Denumiţi astfel după Osman I (1288—1326) sau Otman, fondatorul Imperiului turc în 1304. — *Nota trad.*.

neau încă din anul 1353, de la data primei lor aşezări pe pămîntul european, pe ţărmul trac al Dardanelelor. Statul otoman fusese la început un mic principat turc, ca alte peste patruzeci de principate asemănătoare ce s-au format în Anatolia pe fostele teritorii ale Imperiului roman de răsărit şi ale Sultanatului turc sel- giucid din Rumelia. După ce au traversat Dar- danelele, osmanliii au cucerit în decurs de unsprezece ani o întindere atît de mare de teritoriu european, încît centrul de gravitate al dominioanelor lor în expansiune s-a mutat din Asia în Europa şi, în consecinţă, şi-au transferat capitala de la Bursa (Prusias), primul oraş important cucerit, la Adrianopole. Aici se aflau călare pe liniile de comunicaţie ale Constanti- nopolului cu restul lumii, dar, atîta vreme cît Constantinopolul însuşi rămînea necucerit, această enclavă, rămăşiţă a teritoriului roman de răsărit, care se afla acum înconjurată din toate părţile de Imperiul otoman, îi împiedica pe osmanlii să călătorească între dominioanele lor europene şi cele asiatice pe drumul cel mai scurt, traversînd Bosforul, ei trebuind să folosească ruta ocolită prin Dardanele. In 1453, cînd sultanul Mahomed al II-lea a cucerit Constantinopolul, aceasta a reprezentat pentru Imperiul otoman achiziţionarea unei capitale de unde Imperiul roman fusese administrat cu uşurinţă de împăratul Justinian I într-o perioadă cînd aria Imperiului roman a fost aproximativ identică cu cea a Imperiului otoman în perioada sa de maximă expansiune.

Pentru orice imperiu ce uneşte Europa de sud-est cu segmenţii asiatici şi africani ai Levantului, Constantinopolul reprezintă o capitală oarecum obligatorie ; şi deoarece a reuşit să obţină acest trofeu, Mahomed al II-lea a fost gratificat, dintre toţi sultanii otomani dinaintea lui şi de după el, cu titlul de „Cuceritorul" prin excelenţă. în termeni de mile pătrate, toate cuceririle lui Mahomed al II-lea, inclusiv Peloponezul, Imperiul Trapezunt şi principatul Karaman, adunate la un loc, dau o cifră mult mai mică decît cea la care se ridică cuceririle în Europa ale predecesorului său din secolul al XlV-lea, Murad I, şi cuceririle din Asia şi Africa ale succesorului său din secolul al XVI- lea, Selim I. Totuşi, în ochii turcilor otomani, cucerirea Constantinopolului a întrecut în valoare toate cuceririle otomane anterioare şi ulterioare. Pentru osmanlii, Constantinopol era „Oraşul“, aşa cum fusese şi pentru romanii din răsărit. De fapt, actualul nume turcesc al Constantinopolului, ,,Istanbul“, este compus din trei cuvinte greceşti dorice care înseamnă „către oraş“. Nici o altă precizare nu mai era necesară, căci Constantinopol trecea drept *Oraşul* fără seamăn.

Care n-ar fi fost mirarea lui Mahomed Cuceritorul dacă la 29 mai 1453 i s-ar fi spus că peste 470 de ani oraşul care pentru el şi pentru toţi osmanliii generaţiei sale însemna împlinirea visului suprem avea să fie considerat de către descendenţii lor ca o moştenire apăsătoare, o pacoste, iar capitala statului turc otoman, pe care Cuceritorul o transferase în acea zi de la Adrianopol la Constantinopol, avea să fie strămutată de către un ghazi[XXV] osmanliu nici măcar din

XXV (în arabă : ghaza = a lupta) Titlu de onoare dat conducătorilor musulmani, în special celor care luptau împotriva nemusulmanilor. — *Nota trad.*

stirpea lui Osman de la Constantinopol într-un loc din Anatolia care nu se afla înăuntrul nucleului iniţial al statului otoman, ci era situat şi mai departe spre răsărit. Astăzi, Ankara, şi nu Istanbul, este capitala Republicii Turcia, cel mai tînăr dintre numeroasele state-succesoare ale Imperiului otoman. Am arătat mai sus că această alegere a fost în parte determinată de prestigiul cîştigat de Ankara ca stat-major al frontului mişcării eroice de rezistenţă turce din 1919—1922. Alegerea Ankarei a fost însă în parte determinată şi de considerente de convenabilitate şi de ordin psihologic.

Imperiul otoman, ca şi Imperiul roman înaintea lui, a atins apogeul după ce a luat în stă- pînire o peninsulă europeană, dar a sfîrşit, ca şi Imperiul roman, ca un stat în Anatolia, cu un cap de pod de proporţii reduse pe malul european al strîmtorilor ce leagă Mediterana de Marea Neagră. Ghaziul Kemal Mustafa Atatiirk a implantat în mod deliberat capitala statului-succesor turc al Imperiului otoman în inima teritoriului anatolian pe care îl mai deţinea şi unde se afla viitorul ţării. A aşezat noua capitală în afara limitelor nucleului iniţial din Anatolia de nord-vest al Imperiului otoman, vrînd să arate prin aceasta că noua Turcie era patrimoniul naţional comun al întregii populaţii, care acum era în mod predominant turcă ; exista, de asemenea, un considerent de ordin istoric care l-a determinat să arate acest lucru în mod limpede printr-un act simbolic frapant. Marea majoritate a populaţiei turce din Anatolia nu este de origine osmanlie, ci descinde din populaţiile turce din celelalte principate turceşti din Anatolia, pe care turcii otomani le-au cucerit în secolele al XlV-lea şi al XV-lea cu mîna stingă, în timp ce cu mîna dreaptă cucereau popoarele neturce din sud-estul Europei. Timp de aproape cinci

secole, turcii anatolieni neosmanlii au fost, ca şi grecii, bulgarii şi sîrbii, supuşii „turcilor osmanlii“. E adevărat că turcii din Anatolia au avut mai puţin de suferit decît supuşii creştini ce se găseau în aceeaşi situaţie, deoarece turcii din Anatolia erau musulmani sun- niţi, iar în Imperiul otoman sunna era religia de stat. Pe de altă parte, sub regimul imperial otoman, turcii sunniţi nu erau privilegiaţi faţă de coreligionarii lor arabi, kurzi, lăzi şi albanezi. Transferarea capitalei de la Istanbul la Ankara voia să însemne pentru turcii din Anatolia că încetaseră de a mai fi supuşi otomani şi că deveniseră cetăţeni ai unui stat naţional turc.

Astfel, după ce Constantinopol a fost o capitală imperială timp de aproape şaisprezece secole, în secolul al XX-lea e.n. a revenit la rolul relativ minor pe care l-a jucat Byzantium înainte de secolul al IV-lea. Oraşul care ocupă această poziţie nu poate pierde, bineînţeles, avantajele topografice cu care a fost înzestrat de natură. întotdeauna va exista portul, cu un minunat bazin natural, la ieşirea din Bosfor în Marea de Marmara, după cum întotdeauna va reprezenta punctul terminal european cel mai potrivit pentru trecerea din Europa în Asia. Datorită acestei situaţii, populaţia şi zona construită din Istanbul sînt mai mari în 1969 decît au fost vreodată. Dar, ca şi Byzantium grec preconstantinopolitan, Istanbulul din zilele noastre nu mai este decît atît : un important port, un centru de afaceri şi un punct de traversare, nu mai e capitala unui imperiu, nici măcar a unui imperiu de dimensiunile minuscule la care ajunsese Imperiul roman de răsărit în 1453.

Strămutarea capitalei Turciei de la Istanbul la Ankara poate fi comparată, în anumite privinţe, cu transferarea capitalei Indiei britanice de la Calcutta la Delhi, a capitalei Braziliei de la Rio de Janeiro la

Brasilia şi cu implantarea capitalei Noii Spânii pe locul capitalei rase de pe faţa pământului a Imperiului aztec, Tenoch- titlan. în toate aceste cazuri, strămutarea s-a făcut în puncte de interior, dîndu-li-se preferinţă faţă de amplasamente de la marginea ţării ; iar guvernul britanic din India, ca şi guvernul naţionalist al Turciei, voia să demonstreze prin transferarea capitalei că statul era patrimoniul locuitorilor săi autohtoni. în cazul de faţă, diferenţa constă în faptul că capitala Turciei a fost strămutată dintr-un oraş care-şi cîştigase prestigiul într-un îndelungat capitol al istoriei sale preturce într-unul al cărui prestigiu era de dată recentă, ca rezultat al unei acţiuni glorioase a turcilor, pe cînd capitala Indiei a fost transferată dintr-un oraş al cărui prestigiu era legat de regimul britanic într-unul care dobîndise prestigiu în capitolul prebritanic al istoriei sale.

în Mexic, noul oraş ridicat pe ţărmul mării de spanioli, Vera Cruz, n-a concurat niciodată cu aşezarea Tenochtitlanului ca sediu al vice-regelui Noii Spânii. Implantînd de la început capitala Noii Spânii în interior, cuceritorii spanioli au fost, probabil, influenţaţi de convena- bilitatea amplasamentului, precum şi de prestigiul moştenit ca urmare a rolului de capitală pe care-1 avusese în Imperiul aztec ; în acest caz însă, e cert că cuceritorii nu intenţionau să-i asigure prin această alegere pe autohtonii subjugaţi că ţara le aparţinea. Ciudad de Me- xico a devenit creuzetul unei noi naţiuni mexicane, în care cuceriţii şi cuceritorii au fuzionat prin comunitatea de religie, care a deschis calea căsătoriilor mixte. Această fericită re-conciliere nu a fost însă opera regimului co-lonial spaniol din Mexic, ci a unui autohton convertit la creştinism, care a convins autori-tăţile ecleziastice de autenticitatea unor viziuni avute pe dealul de la marginea

oraşului Ciudad de Mexico, pe culmea căruia se înalţă acum un altar în cinstea Fecioarei din Guada- lupe.

Cît despre strămutarea capitalei Braziliei, în 1960, de la Rio de Janeiro la Brasilia, nici un fel de prestigiu nu atîrna în balanţă în favoarea noii capitale, căci a fost amplasată într-un loc unde nu existase niciodată pînă atunci o aşezare omenească. Amplasarea capitalei în interiorul ţării a avut loc cu un scop tot atît de bine determinat ca şi în cazul noilor capitale ale Turciei şi Indiei britanice, de data aceasta însă scopul urmărit nu era de a face populaţia să simtă că ţara îi aparţinea. în 1955, la data cînd s-a luat hotărîrea de a construi Brasilia, vastele întinderi din interiorul Braziliei erau încă practic nelocuite. Brasilia a fost amplasată mult dincolo de marginea interioară a zonei în care se aflau pe vremea aceea aşezări, scopul implantării noii capitale a ţării într-un ţinut sălbatic fiind de a atrage populaţia în interior. în Brazilia era nevoie de un asemenea stimulent, căci, spre deosebire de Statele Unite, aici coloniştii din Lumea Veche se opriseră la o mică distanţă de coasta Atlanticului, în loc să-şi croiască drumuri aventuroase spre interiorul ţării pentru a cuceri Vestul. Cele mai importante organe ale oraşului Brasilia sînt tentaculele ei, în special lungile şosele ce leagă această nouă capitală politică a Braziliei de capitala ei industrială şi comercială, São Paulo, şi de Belem, portul de la gura braţului cel mai sudic al deltei fluviului Amazon. Volumul traficului pe această şosea exprimă în ce măsură a avut succes politica atît de controversată de implantare a unei noi capitale, cu cheltuieli foarte ridicate, într-o ţară a nimănui. în 1969, traficul s-a ridicat la un nivel care a justificat iniţiativa îndrăzneaţă şi plină de imaginaţie a fondatorului Braziliei, preşedintele

Kubitschek, în ,,ekistică“ : arta de a planifica aşezări omeneşti.

Cu prilejul strămutării capitalei Franţei de la Laon la Paris şi a capitalei Angliei de la Winchester la Londra, prestigiul pe care l-a căpătat noua capitală, asemenea Ankarei, datorită unui eroism de dată recentă, a fost întărit, la alegerea noului amplasament, şi în aceste două cazuri de considerente de convenabilitate. Nici Paris şi nici Londra nu se află atît de aproape de centrele geografice ale ţărilor ale căror capitale respective au devenit, ca Ankara, Delhi sau Mexico. Totuşi, Parisul şi Londra ocupă fiecare o poziţie-cheie în reţeaua de comunicaţii naturale ale ţărilor lor.

Parisul încalecă fluviul Sena ceva mai jos de confluenţa lui cu fluviul Marna şi imediat deasupra confluenţei cu fluviul Oise. Trei căi de apă converg astfel spre Paris sau, pentru călătorii în amonte, se deschid în evantai de la Paris. In plus, Parisul, ca şi Roma, *a* fost atras anume în locul pe care îl ocupă datorită existenţei, în acest punct al fluviului, a unei insule în mijlocul apei, care înlesneşte construirea de poduri în acest loc. Poziţia-cheie a Parisului în reţeaua de comunicaţii a Galiei a fost descoperită de Iulius Caesar cînd a fost trimis aici pentru a o elibera de cotropitorii săi de dincolo de Rin. Pentru dirijarea acestor operaţii, Iulius Caesar şi-a stabilit la Paris cartierul său general şi o clădire care ar putea să fi fost reşedinţa lui se mai afla încă în Parisul din 1969.

Aşezarea Londrei pe Tamisa, ca şi a Parisului pe Sena, are o trăsătură comună cu aşezarea Romei pe Tibru. Londra, ca şi Roma, se află situată la punctul cel mai de jos al fluviului unde e posibilă construirea de poduri. In plus, toţi călătorii şi toate mărfurile transportate în orice direcţie pe calea maritimă

cea mai scurtă, adică prin strîmtoarea Dover, între continentul euroasian şi orice parte a insulei Britania la nord de Tamisa trebuie să traverseze Tamisa pe podul Londrei — sau, în zilele noastre, pe unul dintre numeroasele poduri care leagă cele două maluri ale Tamisei în cuprinsul Londrei, devenită o megalopolis prin „ieşirea ei din oraş“ (expresia atît de grăitoare a lui Cruikshank). Amplasamentul Londrei nu se află în ţinuturile de mijloc ale Angliei (Midlands) ; totuşi, e un amplasament mai convenabil pentru capitala Angliei decît Tam- worth, oraşul relativ mic şi obscur care era pe vremuri capitala Merciei ; amplasamentul Londrei era, de asemenea, mult mai convenabil decît cel al Winchesterului, oraşul care fusese capitala Wessexului. Mercia şi Wessex

au fost cele două state succesoare locale engleze ale Imperiului roman în Britania, aflate în concurenţă pentru a deveni nucleul unui nou stat, în care fostul teritoriu roman din Britania urma să fie reunit. Una din cauzele pentru care Tamworth nu este astăzi capitala Angliei a fost că Mercia a pierdut competiţia, dar motivul pentru care Winchester nu a ajuns capitala ţării este că, în cele din urmă, competiţia a fost cîştigată de Wessex. După ce Anglia a fost unificată din punct de vedere politic în urma expansiunii Wessexului, ca rezultat al contraofensivei sale victorioase împotriva invadatorilor danezi ai insulei, capitala acestui stat local periferic, devenit acum regatul Angliei, era prost plasată pentru a servi drept capitală unei Anglii unificate. Winchesterul lui Alfrcd şi Torino-ul lui Victor Emmanuel (I al Italiei) au avut aceeaşi soartă ironică, dar inevitabilă. Succesul unui stat local care a reuşit să unifice întreaga ţară a scos din funcţiune tocmai capitala istorică a acestui stat.

La scara mai mare a Asiei, amplasarea Patnei (Pataliputra) în bazinul Gangelui reprezintă un pandant al amplasării Parisului în hainul Senei. Patna se află, ca şi Parisul, la confluenţa unor fluvii ce sînt căi naturale de trafic. Fluviile care converg către Patna sînt îamna, Gangele, Gogra şi Son. Patna oferă o poziţie naturală pentru capitala unei Indii de nord unificate, aşa cum Parisul are o poziţie ideală pentru capitala unei Franţe de nord unificate ; şi atît în Franţa, cît şi în subcontinen- tul indian, unificarea politică a Nordului este în măsură să ducă la unificarea întregii ţări. Patna a fost, de fapt, capitala celei mai mari părţi a Indiei în cursul a două perioade din istoria ei. Chandragupta, fondatorul dinastiei Maurya, a început, poate, prin a pune stăpî- nire pe teritoriile din bazinul Indusului cucerite de Alexandru cel Mare, dar nu prea bine ţinute în mînă după

moartea acestuia ; lovi-

ţ — Oraşele in mişcare tura care l-a făcut însă pe Chandragupta stă- pinul întregii Indii de nord a fost cucerirea Magadhei (Bihar), statul nord-indian a cărui capitală era Patna, în anul 322 î.e.n. Şase secole şi jumătate mai tîrziu, cînd dinastia Guptă a reeditat această acţiune de unificare politică a Indiei de nord, nu a mai avut nevoie să înceapă prin a pune stăpînire pe Magadha, deoarece ei se aflau deja instalaţi acolo, cu capitala la Patna. Astfel, Patna a fost capitala imperială a celei mai mari părţi a subcontinen- tului indian în două ocazii cînd unificarea a fost realizată de indieni.

Patna este, într-adevăr, singurul loc ce prezintă o alternativă firească faţă de Delhi pentru amplasarea unei capitale a întregii Indii, şi atunci cînd stăpînitorii britanici ai Indiei au hotărît să-şi mute capitala de la Calcutta în interiorul ţării, ar fi putut alege Patna dacă Delhi nu ar fi jucat la o dată mai recentă rolul istoric al Patnei. în anul 1912 e.n., Delhi devenise un candidat mai puternic; acumulase prestigiu nu numai pentru că servise neîntrerupt drept capitală a Indiei din anul 993—994, adică de la data cînd trecuse din mîinile hinduşilor în mîinile musulmanilor. Delhi putea concura cu Patna şi din punctul de vedere al convenabilităţii amplasamentului său. Delhi se află pe malul drept al afluentului Gangelui, Jamna, în punctul unde bazinul Gangelui şi bazinul Indusului se apropie cel mai mult unul de altul. Este semnificativ că în cursul celor trei secole dinaintea anului 993—994, cînd Delhi a devenit capitală imperială pentru prima oară, două alte oraşe din aceeaşi regiune — Sthanesvara şi apoi Kanaudj — avuseseră deja acest rol.

S-a arătat mai înainte că, atunci cînd Egiptul faraonilor a fost reunificat din punct de ve dere politic pentru a treia oară, aproximativ îr. anul 1570 î.e.n., Theba, capitala ţinutului de sus al Egiptului, care în făptuise această unificare, a fost recompensată prin

menţinerea ei timp de aproape două secole drept capitală a întregului Egipt, ceea ce a reprezentat însă o excepţie faţă de regula generală a istoriei instituţionale egiptene. Nucleul de unde pornise de fiecare dată unificarea Egiptului se afla în sud, iar unificarea ţării fusese urmată de strămutarea capitalei într-o poziţie mai centrală a lumii egiptene. A doua unificare, care a fost înfăptuită aproximativ în anul 2052 î.e.n., a fost realizată, ca şi cea de-a treia, de către un prinţ local theban, dar în primul caz capitala a fost mutată de la Theba într-un oraş nou, construit anume pentru acest scop şi care era aşezat pe cursul inferior al Nilului, la cîteva mile mai sus de Memphis. Memphisul şi succesoarea sa, Iz- Taui („cuceritorul celor două ţări"), erau amplasate ceva mai sus de locul unde Nilul se desface într-un număr de braţe ce se întind în evantai şi formează delta.

Acesta este centrul natural al sistemului de comunicaţii al Egiptului şi din această cauză capitala Egiptului a fost amplasată la Memphis atunci cînd, la începutul celui de-al patrulea mileniu î.e.n., a avut loc prima unificare politică a Egiptului. De data aceasta, ţinutul sudic care a realizat unificarea nu a fost Thebais : capitalele lui gemene, Nekheb şi Nekhen, se aflau una în faţa celeilalte, de ambele părţi ale Nilului, într-un loc din extremul sud, între Theba şi baza cataractei întîi. După ce prinţii locali de la Nekheb-Nekhen au unificat Egiptul sub domnia lor, şi-au mutat capitala în josul fluviului, la început la Thinis şi apoi la Memphis. Thinis era un loc potrivit. Fiind mai aproape decît Nekheb şi Nekhen de mijlocul văii inferioare a Nilului, nu se afla, totuşi, mai departe decît ele de locul unde un cot al cursu- -ii fluviului către răsărit îl apropie, mai mult decît oriunde în altă parte în Egiptul de sus, de ţărmul apusean al Mării Roşii, iar de

la Coptus, aşezat la acest cot pe malul de est al Nilului,

există un drum ce duce din valea Nilului la un port de la Marea Roşie de unde stăpînii Thini- sului puteau să ajungă pe mare la minele de cupru din partea de vest a peninsulei Sinai. Totuşi, avantajele topografice ale Thinisului erau întrecute de cele ale Memphisului, căci o capitală a Egiptului aşezată în capul deltei nu numai că este mai bine amplasată decît Thinis, dar ea dispune şi de o linie mai bună de comunicaţii, de-a lungul lui Wadi Tumilat, cu portul Suez de la Marea Roşie. In consecinţă, faraonii care au fondat Regatul vechi nu şi-au menţinut capitala la Thinis, după ce o mutaseră aici de la Nekheb-Nekhen, ci au mutat-o din nou la Memphis. Capitala regatului unit al Egiptului a rămas apoi la Memphis, pînă ce Regatul vechi al Egiptului a început să decadă şi s-a destrămat.

Spiritul pătrunzător de care au dat dovadă faraonii egipteni, făuritori de imperii, în identificarea avantajelor topografice este remarcabil : căci, după cum am mai arătat în repetate rînduri, Egiptul era singura ţară din lume pe care, înainte de inventarea tracţiunii cu abur, natura o făcuse în întregime accesibilă din orice parte a ei, datorită faptului că o înzestrase atît cu un vînt preponderent din nord, cît şi cu un fluviu ce curge înspre nord. Spre deosebire de înlesnirile furnizate Egiptului de natură în ceea ce priveşte comunicaţiile dintre Egiptul de sus şi cel de jos, aceasta nu a oferit mijloace asemănătoare de comunicaţii între China de nord şi cea de sud. în China, după cum s-a mai arătat, principalele fluvii curg toate de la apus la răsărit, iar „Ţara dintre trecători" este izolată de tot restul Chinei printr-un lanţ de munţi străpuns de cheile Fluviului Galben. S-ar putea deci presupune că chinezii ar fi fost mai dispuşi decît egiptenii să adapteze structura instituţională a Chinei unite caracteristicilor naturale

potrivnice ale subcontinentului unde soarta îi aşezase. Elementul caracteristic consta anume 148

in faptul că sursa de aprovizionare a capitalei Chinei unite era Sudul, după ce Sudul fusese încorporat din punct de vedere politic în Imperiul chinez şi fusese dezvoltat sub aspect economic de către chinezii statorniciţi aici şi de către autohtoni, care au adoptat modul de viaţă chinez. După ce s-a obţinut acces la China de sud, ea a devenit „castronul cu orez" al întregii Chine şi s-ar fi putut crede că făuritorii de imperiu chinezi aveau să-şi aşeze capitala imperială în sud, acolo unde se afla rezervorul de orez, întrucît China, spre deosebire de Egipt, nu fusese înzestrată de natură cu mijloace de comunicaţie gata făcute între toate regiunile ţării. în plus, problema comunicaţiilor era mult mai complicată pentru o Chină unită decît pentru un Egipt unit, deoarece China este incomparabil mai mare decît Egiptul. Cu toate acestea, chinezii nu au făcut niciodată de bună voie concesii naturii vitrege din subcontinentul lor.

Am arătat mai sus că oraşul Nanking („Capitala din Sud") din centura de orez a bazinului Yangtzi a ajuns capitala Chinei unite numai de două ori în decursul celor douăzeci şi două de secole cînd China a fost unită pe plan politic în cea mai mare parte a timpului, şi de fiecare dată, doar pentru scurt timp. în tot restul timpului, în afara acestor două scurte intervale, capitala Chinei unite a fost aşezată undeva în nord, şi uneori pentru perioade îndelungate, în izolata „Ţară dintre trecători[41]. în loc de a se acomoda naturii, chinezii au învins natura, creînd un gigantic sistem de căi de apă interioare pentru transportarea orezului în capitalele din nord : Changan, Loyang, Kaifeng, Pe- king. Capitalele chineze amplasate, aşa cum ar fi fost indicat, în centura de orez au fost toate doar oraşe de refugiu, adăpostind guverne

care iniţial conduseseră întreaga Chină dintr-o capitală amplasată, în ciuda oricărei raţiuni, în nord. Guvernele chineze imperiale migrau către sud numai cînd China de nord era cucerită de cotropitori barbari veniţi din stepa euro- asiană sau din pădurile Manciuriei. Aceste guverne refugiate in China de sud se simţeau acolo în exil. Ele duceau dorul Nordului pierdut şi duceau dorul zilei — care nu venea niciodată — în care aveau să elibereze Nordul şi să se mute înapoi în capitala lor de origine. Noua lor capitală din sud o tratau ca pe un campament temporar ; şi, cu toate că îşi dădeau probabil seama că migrînd, sub imperiul forţei majore, ajunseseră într-o ţară a belşugului, cu ogoare de orez la porţile capitalei lor provizorii, nu găseau, totuşi, nici o consolare în acest prozaic avantaj economic.

Cînd un număr de state locale ajungeau să fie unificate într-un singur stat, metoda prin care această unificare se realiza era, de obicei, cucerirea pe calea armelor. Unul dintre statele locale le cucerea şi le subjuga pe celelalte. în acest caz, aşezarea capitalei noului stat unificat era hotărîtă, bineînţeles, de guvernul statului local care impusese unificarea prin forţă. Acest guvern putea să-şi menţină, dacă dorea, propria capitală locală drept capitală a statului mai mare pe care îl crease, după cum putea să-şi transfere capitala într-un loc, la alegerea sa, care i s-ar fi părut a fi un centru mai potrivit pentru administrarea dominioanelor sale lărgite. în Egiptul faraonilor, după cum s-a văzut, fondatorii Regatului vechi şi ai Regatului mijlociu au preferat să-şi mute sediul guvernului pc cursul inferior al fluviului ; fondatorii Regalului nou au preferat însă să rămînă la Theba, care fusese capitala statului local devenit regat prin extindere, deşi acesta

ajunsese să includă, pe lingă Egiptul de sus, şi Egiptul de jos, iar în cele din urmă şi Siria şi Nubia. Alegerea făcută în acest caz de către făuritorii de regat s-ar putea să apară ca fiind greşită şi, în orice caz, arbitrară ; dar, oricum, era o alegere uşor de făcut, întrucît depindea de voinţa unei singure stăpîniri, care putea să-şi impună hotărî- rea supuşilor săi.

Alegerea amplasamentului pentru capitala unei uniuni de state locale e mai dificilă atunci cînd alegerea urmează a se face prin consimţă- înînt comun, şi aceasta a fost situaţia în cazurile cînd unificarea nu a fost impusă, ci s-a făcut de bunăvoie. Unul din aceste cazuri a fost deja discutat, şi anume unificarea de bunăvoie, între anii 1859 şi 1870, a statelor locale în care fusese anterior împărţită Italia. După cum s-a mai spus, Italia a avut norocul să posede printre numeroasele sale oraşe renumite un oraş a cărui preeminenţă era indiscutabilă : Roma, şi în mod firesc Roma a devenit capitala regatului Italiei recent creat, cînd, în 1870, retragerea forţelor franceze de protecţie a guvernului papal a făcut, în sfîrşit, posibilă desăvîr- şirea unificării politice a Italiei, încorporîndu-se în regat ceea ce mai rămăsese din Statul papal. Astfel, s-a considerat că prerogativa istorică de care se bucura Roma atîrna mai greu în balanţă decît faptul că nu avea condiţiile corespunzătoare pentru această funcţie ; la drept vorbind, a fost poate un noroc pentru Italia modernă că Roma era o capitală naţională incontestabilă.

Acest noroc însă, Italia îl datoreşte unei situaţii accidentale, şi anume faptului că s-a întîmplat să fie o ţară cu o istorie lungă şi glorioasă. Nu toate statele create printr-un act voluntar de unire au avut la dispoziţie un oraş asemănător cu Roma. Spania nu a avut o capitală gata făcută, care să-i stea la

dispoziţie în 1469, cînd a fost unită pe plan politic prin căsătoria regelui Aragonului cu regina Castiliei ; pentru a nu mai vorbi de noile state create prin confederarea grupurilor de colonii implantate peste ocean de către naţiunile vest-europene, începînd din secolul al XVII-lea, care nu cuprindeau nici un oraş învestit cu un prestigiu conferit de antichitate. în consecinţă, Statele Unite ale Americii, Canada şi Australia au trebuit să facă ceea ce a făcut şi Spania modernă. Au trebuit să construiască un oraş nou care să servească drept capitală statului născut prin unirea de bunăvoie, deoarece în fiecare din aceste cazuri alternativa ar fi fost de a atribui capitalei unuia dintre statele locale constitutive rolul de capitală a uniunii, şi nu exista nici o capitală locală căreia toate celelalte capitale locale să fi fost de acord să i se subordoneze, aşa cum a fost cazul în Italia. Din această cauză, spaniolii au trebuit să creeze Madridul, americanii — Washington D.C., canadienii — Ottawa, iar australienii — Canberra.

Crearea unui oraş nou care să servească drept capitală unui stat nou constituit printr-un act voluntar de unire apare ca singura cale practică pentru a evita impasul provocat de invidii locale ; această soluţie a unei probleme psihologice generează însă altă problemă. Un oraş nou, construit dintr-o dată, pe baza unui plan cuprinzător, va fi, probabil, meu confortabil decît un oraş vechi, ce s-a dezvoltat treptat, la întîmplare ; şi dacă noul oraş este destinat să servească drept capitală, va fi, probabil, echipat cu clădiri publice grandioase, ori avînd caracter funcţional, sau combinând eventual ambele aceste calităţi. Avantajele de care va fi lipsit un oraş nou, creat în mod artificial, în de-cursul primului capitol, critic, al istoriei sale vor fi agrementele de ordin social şi cultural,

ce sînt roadele unui trecut îndelungat. Dacă noul oraş supravieţuieşte primei perioade critice, el îşi va putea eventual însuşi treptat aceste agremente, aşa cum demonstrează exemplul Constantinopolului. In secolul al IV-lea e.n., Constantinopolul era un oraş parvenit în comparaţie cu Roma ; în anul 1923 însă, cînd a încetat de a mai fi capitală imperială, după ce deţinuse acest rol timp de aproape şaisprezece secole, Constantinopolul ajunsese la un grad de rafinament aproape tot atît de înalt ca al Romei cînd aceasta a trebuit, în secolul al IV-lea, să-şi cedeze sceptrul „noii Rome“, creată de împăratul Constantin. Maturaţia e însă un proces care cere timp, şi caracterul brut al celei mai bine planificate capitale nou create s-ar putea să nu fie pe gustul funcţionarilor publici şi al oamenilor politici, care au fost obligaţi, fără a fi avut nici un cuvînt de spus în această privinţă, să migreze în această nouă capitală dintr-o capitală veche, unde se simţeau la ei acasă.

Am vorbit deja despre dorul de locurile de baştină de care sufereau funcţionarii publici chinezi, după una sau alta dintre capitalele abandonate în nord, leagănul rafinatei civilizaţii chineze, atunci cînd erau nevoiţi să se refugieze în vreun oraş din sud, unde era abundenţă de orez, dar nu era abundenţă de clădiri vechi sau de obiceiuri şi uzanţe tradiţionale. Probabil că la început au existat funcţionari federali azvîrliţi în nou construitul Washington D.C. care se topeau de dorul Philadelphiei, al Charlestonului sau al Bostonului, iar în Canberra de astăzi sînt, desigur, unii funcţionari publici australieni ai Commonwealthului care duc dorul Melboume-ului şi sînt supăraţi pentru că au fost deportaţi din acest oraş mai vechi. De asemenea, există, fără îndoială, funcţionari publici brazilieni parcaţi acum în Brasilia

care duc dorul Rio-ului şi se simt exilaţi în însăşi capitala ţării lor.

Alegerea unei capitale este o sarcină grea şi s-a încercat a se înlătura această dificultate, sau, în orice caz, a o atenua, stabilind într-un stat mai multe capitale. Două capitale reprezintă, de fapt, o necesitate de ordin practic în state care sînt călare pe un lanţ de munţi şi pentru care controlul trecătorilor reprezintă o chestiune vitală. Un stat cu o asemenea structură geografică deosebită era Piemontul-Savoia, denumit în mod eronat regatul Sardiniei. (Această posesiune insulară a Casei de Savoia era singurul dintre dominioanele lor ce putea fi în mod legitim denumit un regat, deoarece era singurul ţinut aflat în afara graniţelor Imperiului roman de naţiune germană, iar înăuntrul acestor graniţe titlul de „regat“ era interzis.) Din punct de vedere militar şi politic, Piemon- tul-Savoia avea o importanţă disproporţionată faţă de întinderea şi de populaţia sa redusă, importanţă datorită faptului că controla trecăto- rile peste Alpii apuseni, între bazinul Padului şi bazinul Ronului. Avea deci nevoie de cîte o capitală la poalele trecătorilor, atît în partea cisalpină, cît şi în cea transalpină. Capitala sa cisalpină era Torino, iar capitala transalpină, Chambery.

Acest stat din Europa de vest călare peste munţi a fost dezmembrat în 1859, după victo- ria franco-sardă asupra Austriei, cînd Savoia şi Nisa au fost încorporate Franţei, iar Piemontul şi Sardinia, noului regat al Italiei. în Asia însă, Afghanistanul tot mai încalecă Hindukus- hul, şi aceasta nu printr-un miracol, ci datorită bravurii soldaţilor afgani şi iscusinţei oamenilor de stat afgani, care împreună au salvat ţara de la împărţire, în secolul al XlX-lea, între Imperiul britanic şi cel rus. Afghanistanul este ultimul

reprezentant al unei serii de state care asemenea lui au încălecat Hindukushul din timp în timp. Primul dintre acestea a fost statul succesor grec al Imperiului seleucid Bactria (în prezent, teritoriu afgan, între Hindukush şi fluviul Oxus). Prinţul grec bactrian Demetrios a traversat Hindukushul în deceniul al doilea din secolul al II-lea î.e.n., anexînd o zonă de întindere necunoscută în India de nord-vest, iar în primul secol al orei noastre (dacă datarea este corectă), realizarea lui Demetrios a fost re petată de kushani, o ramură a hoardei nomade euroasiene, cunoscuţi de chinezi sub numele de yuehi. Cele două capitale ale Imperiului grec bactrian erau Bactra (Balch), în partea de nord a Hindukushului, iar în partea de sud, Taxila ; cele două capitale ale Imperiului kushan erau Balch şi Peshawar, iar capitalele Afghanistanu- lui erau succesoarele Balchului, Mazar-i-Sharif şi Kabul.

Cîte două capitale au fost, de asemenea, menţinute în unele state care nu erau silite să recurgă la acest expedient instituţional, ca în cazul Afghanistanului şi Piemontului-Savoia. care se aflau aşezate de-a curmezişul unui lanţ de munţi ce le împărţea teritoriul în două secţiuni izolate una de alta prin această barieră fizică. Imperiul mogul din India avea nu numai la Delhi o capitală, ci şi una la Agra, pe acelaşi mal al fluviului Jamna, ceva mai la vale. Imperiul seleucid avea o capitală la Seleucia-pe- Tigru, precum şi la Antiohia-pe-Oronte. Imperiul chinez, cînd era unificat — aşa cum a fost în cea mai mare parte a timpului, începînd din anul 221 î.e.n. —, avea o capitală în sud (Nan- king), precum şi o capitală în nord (Peking), deşi Nankingurile şi Pekingurile din trecut nu au fost întotdeauna aceleaşi oraşe ca cele ce poartă astăzi aceste denumiri. Capitala din sud-vestul Japoniei, la Nara şi apoi la Kyoto, a fost înlocuită printr-o

capitală în nord-est, pe coasta de sud-est a insulei principale Honshu, la început la Kamakura şi apoi la Yedo (actualul Tokio).

Această instituţie a oraşelor-capitale duble a constituit, în majoritatea cazurilor, un eşec — şi aceasta chiar atunci cînd era impusă de structura fiziografică a unui stat sau determinată de întinderea lui. în aproape toate cazurile, una dintre cele două capitale era sau devenea atît de predominantă, încît practic servea drept singură capitală, lăsînd în umbră pe partenera ei, într-un mod la fel de covîrşitor cum preşedinţia ţine în umbră vicepreşedinţia în aplicarea practică a Constituţiei în Statele Unite. In regatul Sardiniei, Chambery a fost eclipsat de Torino ; în regatul Bactriei, după expansiunea acestuia la sud de Hindukush, Taxila de Balch, iar în Imperiul kushan Balch de Peshawar. Cit priveşte pe succesoarea lui Balch, Mazar-i-Sharif din actualul Afghanistan, e problematic că ar fi avut chiar rangul de capitală secundară ; importanţa ei se datora doar prestigiului de care se bucura ca oraş sfînt. De asemenea, în Imperiul seleucid, Seleucia-pe-Tigru a fost eclipsată de Antiohia-pe-Oronte, deşi Seleucia fusese prima capitală a seleucizilor şi se bucura de două avantaje — avantajul economic de a fi amplasată în bazinul inferior al Tigrului-Eufra- tului, al cărui sol aluvionar bogat producea cantităţi abundente de hrană chiar la porţile ei, precum şi avantajul geografic de a fi amplasată în punctul central al liniilor de comunicaţie din Imperiul seleucid. De aici, un drum ducea către norcb-vest, spre Antiohia, şi altul către nord-est, via Hamadan, spre Balch şi Sa- markand. Seleucia însă abia începuse să se dezvolte, cînd ridicarea unei a doua capitale a Imperiului seleucid, la Antiohia, a scos-o de fapt din funcţiune ca sediu al guvernului imperial.

Renunţînd să se folosească de avantajele Se- leuciei, guvernul seleucid a comis o mare greşeală, pe care a plătit-o relativ scump. Sursele puterii Imperiului seleucid nu se aflau în provinciile sale orientate spre Mediterana, ci în ,.hinterlandul“ acestor provincii apusene, şi anume în Irak şi Iran. In anul 140 î.e.n., acest hinterland, pînă la cotul către apus al Eufratului, unde fluviul se apropie cel mai mult de Mediterana, fusese în întregime cucerit de o putere iraniană, Imperiul part, fondat de nomazii părţi veniţi din regiunea unde se află astăzi R.S.S. Turkmenă.

Această răsturnare a hărţii politice din Asia de sud-vest, care a însemnat un dezastru pentru Imperiul seleucid, a fost norocul nu al Seleuciei înseşi, ci al suburbiei sale Ctesiphon de pe malul de răsărit al Tigrului. Ctesiphon cîştigă acum poziţia pe care Seleucia o pierduse atît de repede şi devine singura capitală a unui imperiu ce îmbrăţişa întregul Irak şi Iran, păstrînd acest rol timp de aproape opt secole — la început sub regimul part, iar apoi sub regimul perşilor, care i-au izgonit pe părţi. Ctesiphon a înflorit, bine-înţeles, în dauna altor oraşe. Acum era rîndul Antiohiei să decadă. Această fostă capitală a Imperiului seleucid — un stat ale cărui teritorii se întindeau pe vremuri de la Munţii Pamir pînă la Marea Mediterană şi la Marea Egee — era redusă acum la rolul de sediu al administraţiei unei singure provincii romane.

Fosta capitală a Imperiului part şi apoi capitală de ceremonii a celui de-al doilea Imperiu persan a ajuns într-o situaţie şi mai proastă decît Antiohia. Guvernul part şi-a abandonat fosta capitală, Hecatompylos din Parţia (actualul Khorasan), şi după anexarea Irakului şi-a mutat îndată sediul la Ctesiphon. Iar cînd fondatorul celui de-al doilea Imperiu

persan, împăratul Ardashir din stirpea Sasan, a răsturnat regimul part, în care el fusese un mic feudal, şi a preluat dominioanele Imperiului part cu toate avuţiile lor, el a menţinut capitala imperiului pe care îl cucerise în oraşul unde o stabiliseră predecesorii săi părţi. Ardashir şi-a mutat sediul guvernului din patria sa periferică Fars, la Ctesiphon. La fel ca şi cel de-al doilea fondator al primului Imperiu persan, Darius I, Ardashir a acordat însă ţării sale de origine un premiu de consolare sub forma unui oraş-capi- tală pentru ceremonii. Oraşul Ardashir-Kvarreh, de formă circulară şi plasat într-o vale (în vecinătatea actualului Şiraz), nu se asemăna deloc ca aşezare cu Persepolis al lui Darius, construit pe înălţimi ; dar aceste două oraşe, amîndouă grandioase în felul lor, aveau două trăsături în comun. Splendoarea lor, ale cărei rămăşiţe prezintă un contrast atît de straniu cu sărăcia provinciei în care erau implantate, era plătită din contribuţiile adunate dintr-un mare imperiu ; iar fondatorilor, care dispuneau de resursele acestui mare imperiu şi le foloseau pentru fi-nanţarea unor asemenea extravaganţe, le venea mai uşor să stoarcă banii necesari pentru a-şi construi capitale de ceremonii în Fars decît să găsească timpul necesar pentru a le vizita.

în Japonia, cele două capitale erau dife-renţiate una de cealaltă prin funcţiile diferite pe care le aveau. Kamakura şi ulterior Yedo au devenit sediul puterii, de unde imperiul era guvernat de. *facto* de către un shogun *, care teoretic era substitutul împăratului, în timp ce Kyoto îşi deţinea prestigiul în virtutea faptului că era în continuare reşedinţa acestui împărat, care nominal era suveran şi chiar declarat divin, dar care în realitate era un *roi jaineant.* Puterea politică avea să se

mute din oraşele Nara şi Kyoto în oraşele Kamakura şi Yedo atunci cînd centrul de gravitate economic şi social al Japoniei s-a deplasat în nord- estul insulei principale Honshu. După configuraţia sa fizică, Honshu seamănă cu Italia peninsulară ; are o formă alungită, strînsă între două ţărmuri paralele, ţinutul e muntos, cu puţine cîmpii fertile, iar cele mai întinse şi mai productive dintre aceste puţine cîmpii se află în partea de mijloc a insulei, de-a lungul unuia din ţărmuri. Pe coasta de sud-vest a Italiei peninsulare, această cîmpie de mijloc este Latium, amplasamentul topografic al oraşului Roma ; pe coasta de sud-est a Japoniei, cîmpia de mijloc este Kwanto, dominată de oraşele Kamakura şi Yedo (Tokio). Un oraş avînd o asemenea aşezare era destinat să devină capitala Japoniei.

Kyoto însă nu s-a dat aşa de uşor bătut în faţa inevitabilei viitoare capitale din cîmpia Kwanto. După ce Japonia fusese guvernată de la Kamakura de către, shogunii Minamoto şi regenţii lor Hojo timp de 148 de ani (1185—

[1] Denumire dată dictatorilor militări în Japonia între anii 1192 şi 1867. — .Vota *trad.*

1333), shogunii Ashikaga (1336—1597) au socotit necesar să se aşeze la Kyoto pentru a ţine curtea imperială sub supraveghere, în timp ce împăratul Go Daigo făcea o ultimă încercare, hotă- rîtă, dar nereuşită, de a guverna, şi nu numai de a domni (1318—1339). Capitala de *fado* a Imperiului japonez nu s-a stabilit definitiv în cîmpia Kwanto pînă ce shogunii Tokugawa (1603—1867) nu şi-au aşezat sediul guvernului la Yedo. Această victorie a ţinutului Kwanto asupra ţinutului Yamato în competiţia lor pentru stabilirea zonei metropolitane a Japoniei nu a mai suferit schimbări şi nici nu e probabil să mai sufere în viitor. în 1868, cînd shogunatul Tokugawa a fost lichidat, iar autoritatea împăratului, care nu fusese niciodată legal abrogată, a fost în principiu reînnoită, după ce

timp de nouă sau zece secole a lîncezit, capitala Japoniei nu s-a întors de la Yedo la Kyoto ; în schimb, împăratul a migrat de la Kyoto la Yedo pentru a domni, tot fără să guverneze, de pe scaunul eliberat de shogunii Tokugawa, luîndu-şi chiar reşedinţa în masivul palat-fortă- reaţă al lui Ieyasu Tokugawa. Sub noul nume de Tokio, Yedo a devenit în 1868 capitala atît de *jure,* cît şi de *fado* a Japoniei, aşa cum fusese Kyoto sub regimul Ashikaga. în cursul secolului ce s-a scurs de atunci, Tokio a devenit oraşul cel mai populat de pe suprafaţa planetei noastre. Populaţia Kyotoului a crescut şi ea, astfel îneît, în 1969, Kyoto-de-Sud, noua anexa industrială a vechii capitale, este pe punctul de a se contopi cu Osaka şi Kobe şi Noul Sakai şi Nara într-o singură „conurbaţie" continua. Totuşi, în cursa înfricoşătoare către oraşul atotcuprinzător al lumii, Ecumcnopolis, Tokio pare în măsură să-şi menţină actuala poziţie conducătoare faţă de toate megalopolisurile rivale din Japonia sau din alte ţări.

Prin urmare, atunci cînd un stat s-a înzestrat cu două capitale, rezultatul a fost, de obicei, că una dintre ele, mai devreme sau mai tîrziu, a eclipsat-o pe cealaltă, cazul oraşelor Agra şi Delhi reprezentînd doar în aparenţă o excepţie de la această regulă generală. Aceste două oraşe, care erau capitalele gemene ale Imperiului mogul din India, au rămas la paritate pînă ce ambele oraşe şi-au pierdut statutul de capitală în urma declinului şi căderii domniei mo- gule. Acesta nu reprezintă însă un exemplu concludent, căci Agra şi Delhi se află amîndouă în aceeaşi regiune, la capătul de nord-vest al cîmpiei Gangelui-Jamnei şi aşezările lor nu sînt prea departe una de alta, socotind la scara distanţelor din subcontinentul indian. Un exemplu concludent l-ar fi putut constitui oraşul Aurangabad, capitala fondată de împăratul mogul Aurangzeb în ţinutul Deccan, în

speranţa de a-şi stabiliza astfel stăpînirea asupra fostelor state locale din Deccan, pe care le cucerise şi le anexase. Istoria capitalelor Imperiului mogul ar fi putut constitui o excepţie de la regula generală în cazul cînd Aurangabad ar fi avut răgazul să facă dovada că se va putea menţine împotriva oraşelor Agra şi Delhi la un loc. Această capitală regională a posesiunilor nou cucerite de către Imperiul mogul în Deccan a fost construită într-un stil grandios. Replica graţioasă în miniatură a Taj Maha- lului, ridicată aici, incintă şi astăzi ochiul vizitatorului. Aurangabad nu a avut însă prilejul de a fi pus la încercare, căci această a treia capitală a Imperiului mogul nu avea viitor. Maraţii (Marathu) l-au răsturnat pe rajul mogul, iar englezii au adunat ceea ce maraţii au secerat

Sistemul instituţional care consta în înzestrarea unui stat cu mai multe capitale s-a bucurat de mai mult succes în cazurile cînd guvernul obişnuia să-şi stabilească în mod regulat reşedinţa în fiecare din aceste capitale pe rînd, pentru o durată fixă de timp, în cursul unui sezon anume al fiecărui an. Această practică a funcţionat bine în măsura în care servea unor scopuri utile. Utilitatea putea fi de ordin politic
sau climateric. Considerente de ordin climateric determinau migraţiunile anuale ale guvernului ghasnavizilor, în regiunea care astăzi este Afghanistan, ale guvernului britanic în India şi ale guvernului Spaniei în vremuri recente. Considerente de ordin politic au determinat dispersarea guvernului Republicii Sud-Africane. Guvernul primului Imperiu persan din Asia de sud-vest a fost determinat de considerente de trei feluri : climateric, politic şi de comunicaţii.

în Republica Sud-Africană, de cînd a devenit un stat unit, cu guvern propriu, organele guvernului au fost dispersate în capitalele a trei din cele patru state constitutive ale republicii. Administraţia se află la Pretoria, legislatura la Capetown, iar Curtea Supremă la Bloemfontein. Această descentralizare reprezintă o alternativă la soluţia adoptată de Statele Unite, Canada şi Australia, pentru a evita să se nască invidii între capitalele statelor locale, ce s-au unit în mod voluntar. Australia, Canada şi Statele Unite au rezolvat această problemă, după cum s-a mai arătat, construind noi oraşe-capitală, şi astfel au scăpat de obligaţia dificilă de a alege una dintre capitalele locale drept capitală a întregii uniuni. în Republica Sud-Africană, aceeaşi problemă a fost rezolvată împărţind organele guvernului republicii între principalele trei capitale, în loc de a le subordona pe acestea unui nou oraş-capitală, creat special pentru a îndeplini această funcţie. De notat în treacăt că în Republica Sud-Africană, Canada şi Statele Unite, ca şi în Imperiul roman, capitala economică nu a devenit şi capitală politică. în lumea mediteraneană, Alexandria a pierdut prilejul de a deveni capitala politică a Imperiului roman atunci cînd Antoniu şi Cleopatra au fost învinşi de către Augustus la Actium în anul 31 î.e.n. în Republica Sud-Africană, Canada şi Statele Unite, capitalele lor economice respective, Johannesburg, Montreal şi New York, nu au aspirat niciodată la titlul de capitale politice,

nici măcar de capitală locală a statului sau a provinciei constitutive a uniunii in care se afla respectiva capitală economică.

In Republica Sud-Africană, problema invidiilor locale a putut fi rezolvată împărţind organele guvernului între trei dintre cele patru capitale locale. Pe de altă parte, în primul Imperiu persan, guvernul imperial trebuia să-şi împartă timpul între cele trei capitale şi în fiecare an îşi petrecea o parte din vreme în fiecare din ele.

Fondatorul primului Imperiu persan, Cyrus al II-lea, ca şi fondatorul celui de-al doilea imperiu, Ardashir, şi-a început cariera ca domnitor local al unuia dintre principatele periferice de pe platouri ce se afla sub suzeranitatea unei puteri imperiale şi amîndoi şi-au cîştigat noul imperiu atacînd cu îndrăzneală pe fostul lor suzeran, răsturnîndu-1 şi luîndu-i locul. Ardashir şi-a cîştigat tronul răsturnînd regimul imperial part, iar Cyrus al II-lea, răsturnînd regimul med. Stirpea regală persană ahemenidă, al cărei vlăstar era făuritorul de imperiu Cyrus al II-lea, s-a rupt înainte de naşterea acestuia în două ramuri, din care una — anume cea căreia îi aparţine Cyrus — se pare că a domnit în Luristan, în timp ce cealaltă a domnit în Fars (Parsa). Iniţial, funcţia şi titlul lui Cyrus erau „rege al Anşanului“, iar Anşan, fie că denumea un district sau un oraş sau ambele, se pare că era aşezat — amplasamentul exact nu se cunoaşte — undeva în apropierea locului unde fluviul Kherkah părăseşte platourile înalte din Luristan, îndreptîndu-se spre marea cîmpie aluvionară (unde se află astăzi Irakul de sud-est şi Iranul de sud-vest), formată de apele încărcate cu mîl ale Eufratului, Tigrului şi Eulaeului (cunoscut în prezent sub denumirea de Karun).

Domnitorul unui stat local din sud-vestul Asiei care ar fi visat să devină într-o zi

stăpînul întregii Asii de sud-vest trebuia să se stră- 162

duiască, ca un prim pas în vederea împlinirii acestei ambiţii, să-şi creeze o bază undeva pe această mare cîinpie aluvionară, fie şi într-unul din colţurile sale cele mai îndepărtate. După căderea Ninivei, în anul 610 î.e.n., cînd învingătorii şi-au împărţit prăzile teritoriale iile Imperiului asirian, BabyIonul, al cărui teritoriu se întindea în cea mai mare parte a cîmpiei aluvionare, a obţinut şi restul ei, anexînd porţiunea de şes a Elamului, ultima dintre victimele Asiriei. După ce Cyrus al II-lea a desăvîrşit cucerirea .Asiei de sud-vest, anexînd întregul Imperiu babilonian dintr-o singură lovitură, în anul 538 î.e.n. el şi-a mutat sediul guvernului la Susa, fosta capitală a regatului distrus al Elamului.

Dintre oraşele mai importante de cîmpie, Susa era cea mai apropiată de ţinuturile de origine ale perşilor din Fars şi Luristan ; dar, deşi aşezată în cîmpie, amplasamentul ei prezenta două neajunsuri pentru domnitorii persani ai unui imperiu ce îmbrăţişa întregul sud-vest al Asiei şi se întindea mai departe, pînă în văile Nilului şi Indusului. în primul rînd, Susa nu se afla lingă nici unul dintre principalele drumuri ale Asiei de sud-vest; colţul unde era amplasată pe marea cîmpie era o fundătură ; amplasamentul ei era asemănător cu amplasamentul Pekingului, în colţul cel mai nordic al marii cîmpii din China de nord. Singurul merit geografic al Susei consta în faptul că era punctul cel mai apropiat din cîmpie de rezervorul de forţă de muncă al poporului imperial. Al doilea neajuns pe care-1 prezenta Susa era clima ei, care vara era insuportabil de caldă pentru un popor imperial a cărui patrie era o ţară aşezată pe platouri relativ răcoroase. Susa era deci nepotrivită din două puncte de vedere pentru a servi drept capitală

imperială permanentă a perşilor. în consecinţă, curtea persană a adoptat măsura de a-şi stabili reşedinţa, pe rînd, în trei oraşe în cursul anului. în sezonul răcoros, curtea îşi împărţea timpul între Susa şi Babylon, care era un oraş mai mare decît Susa şi mai bine amplasat atît în ceea ce priveşte comunicaţiile, cît şi aprovizionarea. în sezonul cald, curtea persană se retrăgea la Ec- batana (Hamadan), fosta capitală a Imperiului med. Hamadan e aşezat pe platoul iranian cam la aceeaşi altitudine cu platourile provinciei de baştină a perşilor, Fars, şi se află pe marele drum nord-estic ce porneşte din cîmpia aluvionară a Babylonului şi Elamului pînă la bazinele superioare ale fluviilor Oxus şi Iaxartes.

Mutarea sezonieră a sediului de guvernămînt al curţii imperiale persane servea, totodată, unui scop politic. Primul Imperiu persan era o putere parvenită, de origine umilă, care se înălţase deodată, răsturnînd imperii şi anexînd teritoriile lor. îndeosebi două foste popoare imperiale, mezii şi babilonienii — cele două puteri care pe vremuri zdrobiseră împreună Imperiul asirian, împărţindu-şi dominioanele lui —, su- fereau din cauza subjugării lor neaşteptate de către un popor mic, care înainte se aflase sub suzeranitatea Imperiului med. Ambele popoare foste imperiale îşi manifestară cu îndîrjire resentimentul, punîndu-şi întreaga energie la contribuţie pentru conducerea marii rebeliuni din anii 522—521 î.e.n. — o revoltă generală a popoarelor supuse de perşi la răsărit de Eufrat şi care a fost pe punctul de a provoca căderea Imperiului persan. După resubjugarea mezilor şi babilonienilor, singurul gest cu care perşii puteau spera să-i împace era de a alege fostele lor capitale spre a servi drept capitale sezoniere ale imperiului mai vast, în care

fostele imperii med şi babilonian fuseseră încorporate.

Babilonienii s-au dovedit de neîmpăcat. Ei au continuat să se răscoale, iar cînd Imperiul persan a fost răsturnat, la rîndul său, de Alexandru, acesta a fost întîmpinat de babilonieni ca un eliberator. Mezii însă se pare că au putut fi conciliaţi prin practica guvernului persan de a-şi petrece verile la Ecbatana, iar cît priveşte pe elamiţi, se pare că erau de-a dreptul măguliţi de statutul imperial la care capitala lor naţională, Susa, fusese ridicată de către substituţii perşi ai foştilor lor stăpîni asirieni şi babilonieni. Pentru guvernul imperial persan, această reconciliere cu două popoare subjugate, aşezate în inima imperiului, merita o călătorie anuală. Babylonul furniza guvernului proviziile necesare, iar Ecbatana îi aducea asociaţii necesari. Călcîiul lui Ahile al Imperiului persan consta în faptul că forţele de muncă ale poporului imperial erau necore&punzătoare pentru a putea menţine un imperiu atît de uriaş, ca să nu mai vorbim de încercarea eşuată a perşilor de a mări acest imperiu peste orice margini, încer- cînd să anexeze întreaga lume elenă, atît de populată şi de dispersată. Prin atragerea elamiţilor şi a mezilor alături de ei, perşii îşi întăreau regimul, lărgindu-i baza demografică, şi această asociere era recompensa politicii de stat practicate de guvernul persan, care îşi împărţea timpul între trei capitale, din care nici una nu se afla în patria perşilor.

Practica cîrmuirii britanice în India şi a guvernului spaniol de a-şi petrece vara la Simla şi respectiv la San Sebastian era dictată numai de considerente de ordin climateric. Nici Una din aceste reşedinţe de vară nu fusese anterior capitala vreunui stat local; Simla nu e decît o staţiune de deal, San

Sebastian, doar o staţiune balneară la mare, iar folosirea de către guvernul spaniol a oraşului San Sebastian ca sediu sezonier nu a împăcat populaţia bască din împrejurimi cu stăpînirea castilîană, după cum nici babilonienii nu s-au împăcat cu stăpînirea perşilor, deşi împăratul persan îşi stabilea în fiecare an sediul la B-abylon pentru o perioadă de timp.

Calcutta şi Delhi sint amîndouă la fel de toride vara cum era şi Susa, iar stăpînitorii britanici ai Indiei veneau dintr-o ţară cu o climă şi mai răcoroasă decît cea de pe platourile din Fars. Pe platourile din Afghanistan însă, clima din timpul iernii e mai aspră decît la Persepolis şi pe insula Thanet ; prin urmare, problema climaterică a ghasnavizilor nu era de a scăpa de căldurile verii din cîmpie, ci de frigul iernii de pe platouri. Ghasnavizii nu se temeau de frig pentru ei înşişi sau pentru trupele lor, care erau oţelite, şi ar fi putut, desigur, înfrunta zăpezile iernii de pe platourile oraşului Ghasna dacă menţinerea stăpînirii lor ar fi depins de suportarea acestor rigori. De fapt însă, baza armatei ghasnavizilor nu erau soldaţii, ci elefanţii lor ; şi de dragul elefanţilor, curtea ghasnavidă se muta toamna de la Ghasna la Lashkari Bazar, la o distanţă considerabilă, pe cursul inferior al rîului Helmand, unde iarna clima e aproape tot atît de plăcută ca în Hindustanul nativ al elefanţilor. Din aceleaşi motive, seleucizii îşi aşezaseră cartierul general militar la Apameia-pe-Oronte, un oraş situat pe o culme ce domină capătul de nord al Marii Depresiuni [XXVI] [XXVII]. Seleucizii, ca şi ghasnavizii într-o perioadă ulterioară, se bazau pe elefanţi ca armă de luptă ; ei

---

XXVI[1] Great Rift Valley — depresiune între Asia de sud- vest şi Africa de est. — *Nota trad.*

XXVII Populaţie de păstori şi vînători din Kenya şi Tan- ganyika. — *Nota trad.*

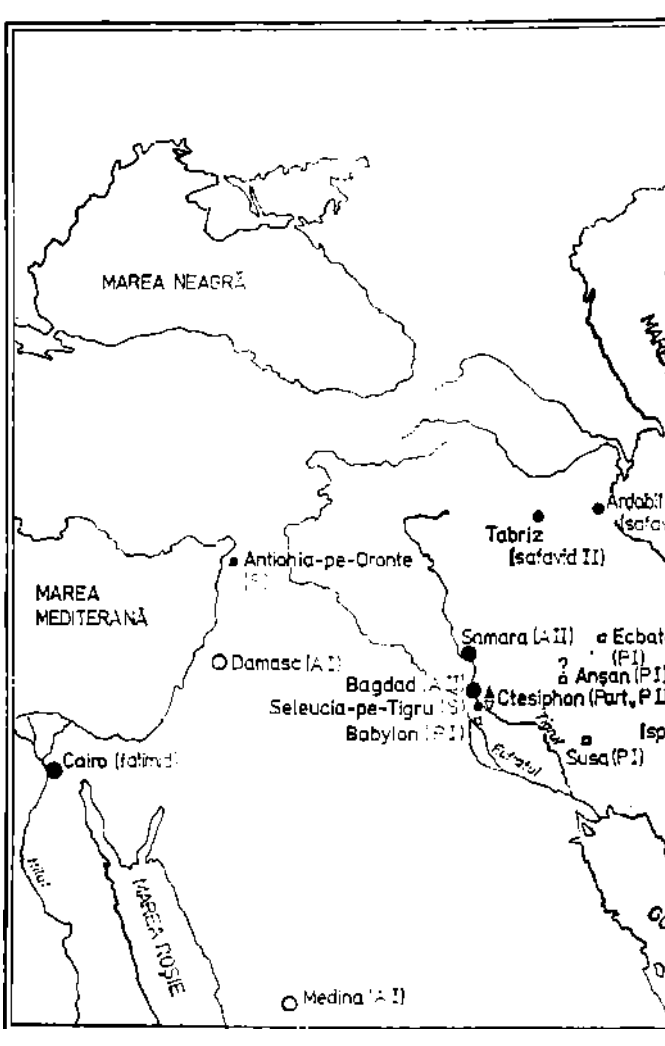
importau elefanţi tot din Hindustanul cu călduri înăbuşitoare, iar clima de iarnă de la capătul seleucid al Marii Depresiuni le pria elefanţilor tot atît de bine cum le priește vacilor păstorite de masai[2] clima ecuatorială invariabilă din capătul de sud al Depresiunii.

Evident că practica de a menţine un guvern în mişcare între două sau mai multe reşedinţe are anumite avantaje, dar prezintă şi unele grave dezavantaje. Este costisitoare şi ineficientă în toate împrejurările şi poate deveni periculoasă în cazul cînd guvernul îşi pierde autoritatea asupra unor regiuni ce se află oficial sub suzeranitatea sa şi pe care trebuie să le traverseze în cursul turneului său anual.

Ineficienţa este un neajuns mai serios chiar decît cheltuielile, oricît de considerabile ar li fost, fără îndoială, acestea. O administraţie imperială migratoare va trebui să suspende conducerea treburilor publice pe o perioadă considerabilă de timp în fiecare an, ori de cîte ori va trebui să împacheteze, să parcurgă drumuri, să despacheteze, şi acest proces va trebui să aibă loc cel puţin de două ori pe an. Călătoria însăşi va consuma timp, în cazul cînd capitalele sezoniere sînt foarte îndepărtate una de cealaltă, aşa cum ar trebui să fie pentru a servi scopurilor psihologice urmărite şi în cazul cînd transportul se face cu căruţe trase de boi şi cu elefanţi, măgari şi cai. (Caii nu vor putea înainta mai repede decît în pasul de melc al căruţelor cu boi.)

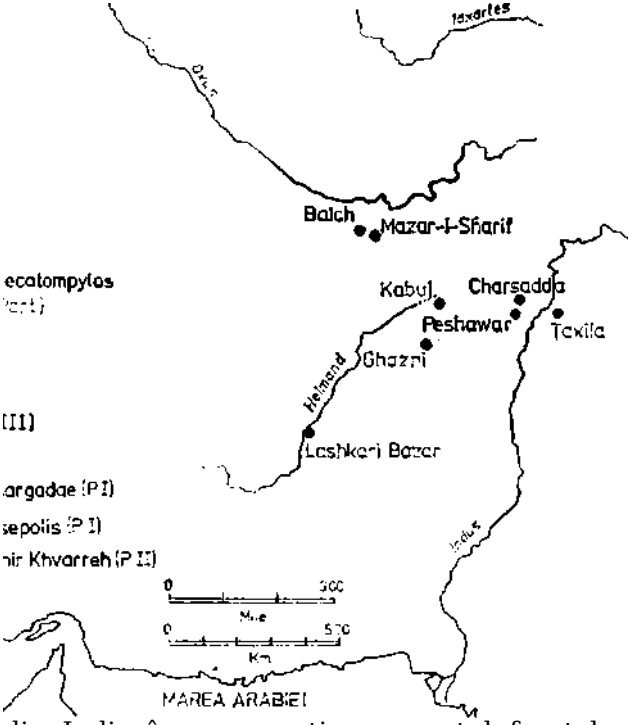
In Imperiul mogul, guvernul nu pierdea prea mult timp cînd trebuia să parcurgă numai drumul dintre Delhi şi Agra ; dar mogulii, ca şi britanicii, proveneau dintr-o ţară cu climat răcoros. Fondatorul dinastiei, Babur, provenea din principatul Fergana, în valea superioară a fluviului Iaxartes (Sir Daria), ţinut ce se află acum în Asia centrală sovietică, şi, după ce a fost alungat de către şahul Ismail Safavi din ultimele sale puncte de rezistenţă din bazinul Oxus-Iaxartes, fiind obligat să se refugieze în partea de sud a Hindukushului, s-a stabilit în mod provizoriu la Kabul, o regiune care avea tot o climă temperată. Dar nu a poposit mult timp aici, căci, deşi clima îi convenea, resursele acestui oraş erau necorespunzătoare necesităţilor sale. îndată ce Babur a putut aduna suficiente forţe militare, a coborît în cîmpiile Hin- dustanului şi a cucerit un imperiu pe care fiul său Humavun l-a pierdut, dar pe care nepotul său Akbar l-a recucerit. Cu toate acestea, descendenţii lui Babur nu s-au simţit niciodată la ei acasă în India. In memoriile sale, Babur se plînge de lipsa de gust a fructelor

tropicale 167


MAREA NEAGRĂ
MAREA MEDITERANĂ
MAREA ROȘIE
Antiohia-pe-Oront
Damasc (A I)
Cairo (fatimid)
Medina (A I)
Tabriz
(safavid II)
Ardabil
(safavi
Samara (A II)
Bagdad (A II)
Seleucia-pe-Tigru (S)
Babylon (P I)
Ctesiphon (Part., P II)
Ecbata
(P I)
Anșan (P I)
Susa (P I)
Ispa
Tigru
Eufrat
Nil
GOL

HARTA 4. CAPITALELE DIN SUD-VESTUL ASIEI

DIPI) Primul Imperiu persan (ahemend) B(S) Imperiul seleucid A(Part) Imperiul part (arsacid) V iP II) Al doilea imperiu persan (sassarid) .QiA I) Primul Imperiu arab (omeiad) •iA II) Al doilea Imperiu arab (abasid) de asemenea, contra-califatul fatimid



din India în comparaţie cu gustul fructelor din ţările cu climă temperată, unde îşi petrecuse copilăria şi tinereţea. Babur nu

dispreţuit! veniturile obţinute în Hindustan, dar regreta că era silit să le obţină cu preţul renunţării la plăcerile existenţei din Asia centrală.

în consecinţă, ori de cîte ori dominioanele mogulilor din Afghanistan au intrat într-o uniune politică cu dominioanele lor din Hindustan, sub conducerea aceluiaşi membru al casei imperiale, curtea mogulă obişnuia să părăsească Agra sau Delhi plecînd la Kabul, la apropierea sezonului cald. La Peshawar, unde convoiul imperial mogul făcea de obicei un scurt popas pentru a aduna forţe în vederea efortului fizic extenuant pe care-l pretindea trecerea pasului Kibar, iar la întoarcere pentru a-şi reface forţele, poiana ce se întinde dincolo de şoseaua principală şi care pe vremuri era rezervată campamentului imperial mogul se mai afla încă în 1960 — pe cînd eram „visiting professor" [XXVIII] la Universitatea din Peshawar — sub ocrotirea autorităţilor, fiind interzis a se ridica construcţii în acest loc. Dimensiunile impresionante ale acestei poieni dau o idee despre mărimea convoiului imperial.

Această considerabilă pierdere de timp trebuie să fi fost deci o cauză esenţială a lipsei de eficienţă administrativă ; dar o cauză şi mai serioasă a ineficienţei activităţii unui guvern migrator era, desigur, dificultatea, de fapt imposibilitatea de a transporta, pe lîngă bagajele personale ale funcţionarilor migranţi, şi dosarele publice privind treburile curente publice. O administraţie nu poate fi condusă eficient dacă funcţionarii nu au acces permanent la documentele ce se referă direct la problemele de rezolvat. Aceasta se aplică la conducerea unor treburi de orice fel — publice sau particulare. Ştiu acest lucru

---

XXVIII în sistemul de învăţământ occidental — profesor angajat de o instituţie de învăţământ pe un timp limitat. — *Nota trad.*

din experienţă proprie, atît ca funcţionar guvernamental temporar în cursul ambelor războaie mondiale, cit şi în timp de pace, ca lucrător la Royal Institute of Internaţional Affairs, iar de la pensionarea mea, ca scriitor independent. Treburile nu pot fi rezolvate în mod corespunzător fără a avea acces la dosarele de bază, şi nici măcar acea vastă poiană din împrejurimile Peshawarului nu avea capacitatea de a cuprinde toate carele cu boi şi toţi elefanţii pe care ar fi trebuit să-i mobilizeze guvernul mogul dacă ar fi vrut să ducă cu el toate documentele necesare pentru a putea ţine la zi treburile administraţiei. Cancelaria mo- gulă îşi făcea înregistrările pe hîrtie, aşa cum face toată lumea în prezent, iar cancelaria primului Imperiu persan le făcea, probabil, pe papirus — un material aproape la fel de potrivit —, în măsura în care le scria în alfabetul arameic. Dar marea majoritate a documentelor primului Imperiu persan, cel puţin la începuturile sale, erau elaborate în limbile medo-persană, elamită şi akkadiană, iar acestea erau transcrise cu caractere cuneiforme pe tăbliţe de argilă. Acest material de scris era foarte greu, voluminos şi mult mai fărîmicios decît papirusul sau hîrtia, şi avea probabil un efect paralizant asupra muncii administrative a guvernului imperial persan în cursul drumurilor sale anuale.

In plus, toate guvernele migrante, cu excepţia actualului[XXIX] guvern al Spaniei — de exemplu, guvernul mogul şi guvernul britanic din India, guvernul persan din sud-vestul Asiei şi guvernul ghasnavid din Afghanistan —, au ieşit din scenă înainte de a se fi produs creşterea fantastică a volumului treburilor publice ce a însoţit apariţia „statului

XXIX Cartea a fost publicată în 1970. — *Nota trad.*

bunăstării[1]' din zilele noastre. înainte, activităţile guvernamentale nu impietau direct asupra vieţii particulare a supuşilor guvernului, în afara celor două domenii, al impozitelor şi al administrării justiţiei, şi chiar în aceste domenii, ca şi în cel al guvernării locale, guvernul central delega o mare parte din sarcinile administrative autorităţilor locale numite de el sau care se instituiau local. Principalele preocupări directe ale guvernului însuşi erau menţinerea securităţii interne şi măsurile pentru apărarea împotriva unor atacuri din afară sau pentru întreprinderea unor războaie externe de agresiune. Dar chiar şi în această situaţie, documentele referitoare la treburile curente publice erau mult prea voluminoase pentru a le putea transporta în bloc de două, trei ori pe an. *A jortiori* ar fi absolut imposibil de transportat documentele actualelor ministere de sănătate, pensii şi asigurări.

Este semnificativ faptul că regimul indian, care a succedat regimului britanic în India, a abandonat practica britanică de mutare a sediului guvernului de la Delhi la Simla în sezonul cald. Unul din motivele acestei treceri de la sistemul migratoriu la cel staţionar a fost de ordin financiar. Actualul guvern indian al Indiei a procedat judicios tăind din bugetul său un articol debitor ce poate fi eliminat acum, cînd personalul guvernului Indiei e alcătuit din locuitori autohtoni ai ţării, obişnuiţi de generaţii să suporte căldura verilor indiene. Un motiv şi mai întemeiat însă constă în faptul că funcţiile guvernului Indiei s-au transformat acum în funcţiile multiple ale „statului bunăstării" din zilele noastre, iar dimensiunile fizice ale aparatului administrativ s-au extins în mod proporţional.

Vizitaţi astăzi New Delhi, măsuraţl suprafaţa ocupată de clădirile administrative ale guvernului Indiei, calculaţi cifra totală a volumului lor în metri cubi, urmăriţi hoardele de funcţionari publici, asemenea unor roiuri de lăcuste, care se deplasează încet pe biciclete, de două ori pe zi, între aceste clădiri administrative din centrul oraşului New Delhi şi noile cartiere de locuinţe construite de guvern Ia periferie, unde trăiesc împreună cu familiile lor, observaţi activitatea febrilă de pe aceste terenuri imobiliare, ce furnizează tot mai mult spaţiu de locuit unei mulţimi mereu crescînde de funcţionari guvernamentali. După ce veţi fi încheiat plimbarea de recunoaştere prin actualul New Delhi, vă veţi da seama că, chiar dacă guvernul Indiei, printr-un miracol oarecare, ar fi înzestrat cu veniturile guvernului Statelor Unite, nici o sumă de bani nu ar fi suficientă pentru a transporta New Delhi la Simla şi a-1 aduce înapoi. Chiar dacă transportul ar putea fi finanţat, el nu ar putea fi organizat ; cantitatea de mijloace de transport necesare ar bloca toate şoselele şi căile ferate din această parte a ţării, iar covoare magice nu există în lumea noastră prozaică de astăzi. Numai revărsarea de două ori pe zi a bicielişti- lor navetişti între centrul oraşului New Delhi şi suburbiile sale este deja copleşitoare.

Astfel, practica de a porni în fiecare an la drum, ceea ce întotdeauna a costat foarte scump guvernul în materie de pierdere de eficienţă, ar provoca o completă blocare a administraţiei în majoritatea statelor lumii de astăzi şi pare puţin probabil ca această practică să mai poată fi menţinută mult timp în Spania. In plus, chiar în timpurile vechi, cînd pierderile de randament cauzate de migrarea sezonieră erau reduse din pricina

volumului comparativ scăzut al treburilor publice, la neajunsul ineficienţei se putea adăuga, într-un imperiu asupra căruia guvernul imperial îşi pierduse stăpînirea, neajunsul insecurităţii. înainte de căderea primului Imperiu persan sub loviturile date de Alexandru, autoritatea acestuia scăzuse deja în asemenea grad, înеît împăratul trebuia să plătească vamă elamiţilor de pe platouri (uxii) — care nominal erau supuşii săi — pentru dreptul de trecere prin ţara lor între Susa şi Persepolis, ori de cîte ori împaratubdorea să facă una din vizitele sale ocazionale în capitala de ceremonie a Imperiului persan din însuşi teritoriul persan.

împăratul putea să întreprindă călătoria anuală între Susa şi Ecbatana pe drumul cel mare din nord-vest şi pe drumul cel mare din nord-est, care se încrucişau în cîmpiile de la răsărit de fluviul Tigru, în locul unde Tigrul şi Eufratul se apropie cel mai mult unul de celălalt. Este de presupus că acest drum era mai mult sau mai puţin sigur pînă în ultimele zile ale Imperiului persan, căci gărzile şi patrulele de pe drumurile principale ale imperiului erau, desigur, unităţi ale forţei interne de poliţie, pe care guvernul se străduia din toate puterile să le menţină în funcţiune. Această cale însă făcea un ocol, iar dacă împăratul prefera să călătorească între Susa şi Ecbatana direct, trebuia să plătească şi aici vamă unor munteni sălbatici — cosaenilor (kassiţii). în anul 331 î.e.n., uXii au plătit cu vieţi omeneşti temeritatea de a-i fi cerut obişnuita taxă de trecere lui Alexandru, cînd se afla în marş spre Persepolis, după ce preluase succesiunea ultimului Darius. Iar în anul 317 î.e.n., Antigonos Monophtalmos, în acel moment figura dominantă printre succesorii care concurau la moştenirea lui Alexandru, a plătit cu vieţi omeneşti

temeritatea de a fi luat drumul direct de la Susa la Ecbatana, fără a fi acceptat să plătească taxa de trecere cosaenilor.

în cazul primului Imperiu persan, costul total al turneului anual prin cîteva capitale sezoniere ajungea să fie deci aproape prohibitiv. Totuşi, arabii ar fi făcut bine să adopte practica perşilor cînd, în secolele al VII-lea şi al VUI-lea ale erei noastre, o mie de ani după căderea pnmu lui Imperiu persan, au devenit stăpînii unui imperiu aproximativ la fel de mare ca întindere ca şi primul Imperiu persan.

Creşterea puterii arabilor a luat un avînt tot atît de neaşteptat şi de rapid cum se întîmplase şi cu perşii în secolul al Vl-lea î.e.n. Ca şi Cyrus al II-lea, Mahomed şi-a început cariera politică ca guvernator al unui stat minuscul. Nucleul teritoriilor de sub dominaţia lui Mahomed şi a succesorilor săi a fost oaza Yathrib, cunoscută acum sub numele de Medina, ceea ce înseamnă „Oraşul[14], adică Oraşul Profetului. în cursul vieţii sale, Mahomed a ajuns să pună stăpînire pe întreaga peninsulă arabă, iar după moartea sa succesorii săi au mers pe urmele lui Cyrus, răsturnînd două mari imperii şi anexînd fostele lor teritorii. Arabii au cucerit toate teritoriile stăpînite de cel de-al doilea Imperiu persan, care succedase Imperiului part în Irak şi Iran ; au cucerit, de asemenea, cele mai preţioase teritorii de sub dominaţia Imperiului roman : Palestina, Siria, Mesopo- tamia, Egipt şi Africa de nord-vest. Au înaintat mai departe în Asia peste Oxus, în regiunea actuală a Asiei centrale sovietice, iar în Europa au pătruns în Spania prin strîmtoarea Gibraltar.

Curînd se vădi că, în urma cuceririi unui imperiu de asemenea întindere, Medina nu mai putea servi guvernului drept capitală. Ea

se afla pe drumurile caravanelor dintre Yemen şi Siria via Mecca, însă era prea departe de centrul de gravitate demografic şi economic al celui de-al doilea Imperiu persan, ca şi de cel al jumătăţii de sud a Imperiului roman de răsărit pentru a fi în măsură să guverneze aria combinată a acestor imense teritorii. Capitala unui imperiu ce îmbrăţişa jumătatea de sud a Imperiului roman de răsărit, precum şi cel de-al doilea Imperiu persan în întregime, ar fi trebuit să fie amplasată undeva în „Cornul fertil" \

[1] Termen folosit de unii istorici ai preistoriei sud- vestului Asiei pentru a indica un semicerc de pămînt fertil care porneşte de Ia coasta de sud-vest a Medi- teranei, în jurul deşertului sirian, pe la nord de peninsula Arabiei, spre Golful Persic, cuprinzînd, după nnumiţi istorici, şi valea Nilului, teatrul de luptă şi de migrări ale unora dintre cele mai vechi popoare, sumerieni, asirieni, triburi semitice. — *Nota trad.* dacă avea să fie o singură capitală fixă, de unde guvernul noului superimperiu arab urma să administreze toate enormele sale domenii. In fapt, capitala Imperiului arab a fost transferată, în anul 657 e.n., de la Yathrib într-un punct din „Cornul fertil", şi anume de către Aii, vărul, ginerele şi cel de-al patrulea succesor al profetului Mahomed, iar capitala califatului a rămas în limitele „Cornului fertil" cu prilejul tuturor schimbărilor ulterioare de amplasament, pînă ce ultimele rămăşiţe ale califatului au fost nimicite de către mongoli în anul 1258 e.n. De la reşedinţa lui Aii la Kufa, pe partea irakiană a capătului interior al Cornului, capitala a fost transferată la Damasc, pe partea siriană a aceluiaşi capăt, în anul 661 e.n. fn anul 750 e.n. a fost retransferată din Siria în Irak, iar aici, în anul 762 e.n., un nou oraş, Bagdad, a fost ridicat pentru a adăposti capitala, într-un punct de pe ţărmul răsăritean al Tigrului ceva mai sus de locul unde se afla Ctesiphon — oraşul care servise drept capitală Imperiului part şi apoi celui de-al doilea Imperiu persan. Capitala a rămas

apoi la Bagdad pînă la sfîrşit, cu excepţia unor retrageri ocazionale în susul fluviului, la Samara, în secolul al IX-lea e.n.

Cu toate acestea, nici una din aceste capitale succesive ale imensului Imperiu arab nu era destul de bine plasată pentru a da guvernului imperial posibilitatea de a-şi exercita controlul concomitent asupra tuturor regiunilor periferice ale imperiului. Damasc se afla prea departe spre apus pentru a permite dinastiei de califi omeiazi, care-şi stabiliseră acolo capitala, să controleze în mod eficace Iranul de nord-est ('provincia Chorasan). în anii 747—750 e.n., dinastia omeiazilor a fost răsturnată de dinastia abasizilor, iar aceştia au fost ridicaţi la putere de către o armată de chorasani musulmani, formată din imigranţi arabi şi din autohtoni locali iranieni convertiţi. Bagdad, unde abasizli

şi-au aşezat capitala în anul 762 e.n., era tot atît de bine plasat pentru a le asigura legătura cu rezervorul lor de forţe militare pe cît fusese Ctesiphon pentru a le asigura domnitorilor ar- sacizirai Imperiului part legătura cu aceeaşi re- giun$,-'<aippscută sub numele de Partia înainte de a fi fost numită Chorasan. Bagdad însă se afla prea departe î/pre răsărit p^tru a permite guvernului staBilit acolo să contfcfl'eze Apusul îndepărtat al lumii islamice. Abasizii nu au reuşit niciodată să-şi extindă autoritatea asupra teritoriului musulman din Spania, Marocul şi-a întrerupt aproape imediat legăturile cu abasizii, Tunisia i-a urmat curînd exemplul, iar viceregii pe care guvernul din Bagdad îi trimitea în Egipt obişnuiau să fondeze dinastii locale proprii, continuînd, în acelaşi timp, să-şi proclame loialitatea faţă de suveranii din îndepărtatul Irak.

In realitate, arabii nu au reuşit niciodată să sudeze dominioanele lor foste persane şi foste romane într-o adevărată unitate politică. Linia care diviza Asia de sud-vest şi bazinul mediteranean într-o parte iraniană şi o parte romană a putut fi desfiinţată doar în aparenţă de către fondatorii de imperiu arabi. Această linie istorică de separare a ieşit însă din nou la iveală în anul 657 e.n., cînd împotriva lui Aii din Kufa s-a ridicat Moawiya din Damasc. Cantonamentul arabilor musulmani din Kufa fusese stabilit în apropiere de Hira, fostul cartier general al grănicerilor arabi din cel de-al doilea Imperiu persan. Moawiya din Damasc păşise pe urmele ghasanizilor, care fuseseră grănicerii arabi ai Imperiului roman. Linia despărţitoare istorică a reapărut în anii 747—760 e.n., cînd cantonamentele arabe de-a lungul extremităţii pustiului din Siria au fost atacate de către chorasanii insurgenţi. în

epoca modernă, aceeaşi fisură a reapărut în secolul al XVI-iea e.n., cînd Impe- 177

riul roman de răsărit de sub dominaţia turcilor otomani s-a ciocnit de al treilea Imperiu persan, aflat în mîna turcilor safavizi.

Putea oare această fisură să fie colmatată de către statul arab ? în principiu, acest lucru ar fi fost posibil dacă califatul arab ar fi adoptat practica guvernului primului Imperiu persan de a face un turneu anual prin capitalele sezoniere, aşezate în oraşe ce fuseseră anterior capitalele imperiilor pe care noii fondatori de imperiu le cuceriseră şi le anexaseră. în virtutea modului lor de viaţă, arabii erau mai mobili decît fuseseră perşii. Perşii trăiau pe platourile înalte ; majoritatea arabilor erau păstori nomazi, obiş- nuiţi să migreze de două ori pe an între păşunile lor de iarnă şi cele de vară ; minoritatea urbană era şi ea tot atît de mobilă, căci însoţea caravanele ; şi aceasta fusese în special îndeletnicirea populaţiei kuraişe, comunitatea mercantilă care-şi avea sediul la Mecca şi din care se trăgeau Mahomed, Aii, omeiazii şi abasizii.

în plus, serviciile publice ale califatului ar fi putut parcurge drumurile fără prea multă greutate, căci documentele lor nu erau însemnate pe tăbliţe voluminoase de argilă, ci la început pe papirus şi mai tîrziu pe hîrtie. Arabii au monopolizat sursa de aprovizionare cu papirus cînd au cucerit Egiptul ; învăţaseră meşteşugul de a face hîrtie de la chinezi, cînd veniseră în contact cu ei în urma cuceririi Transoxaniei. Dacă arabii ar fi cunoscut practica primului Imperiu persan şi ar fi înţeles avantajele ei, poate că ar fi urmat acest precedent. Ar fi putut să-şi strămute capitala de la Medina nu într-un singur punct fix, ci într-un număr de capitale sezoniere,

aşezate în oraşe bine plasate, care avuseseră deja un rol istoric şi acumulaseră astfel prestigiu. Dacă califatul s-ar fi hotărît să-şi petreacă o parte din timpul anului, de exemplu, la Ctesiphon, Antiohia şi Alexandria, ar fi reuşit poate în încercările pe care le-a făcut de a încorpora restul Imperiului roman printre teritoriile sub dominaţia sa şi, în acelaşi timp, ar fi evitat răscoala chorasanilor în anii 747—750 e.n., o revoluţie ce a dat califatului o lovitură de pe urma căreia nu şi-a mai revenit niciodată pe deplin.

6. ALEGEREA CAPITALELOR PE CONSIDERENTE DE STRATEGIE

înţelesul literal al cuvîntului „strategie" este „politica în ducerea războiului" şi în acest sens a şi fost folosit iniţial cuvîntul; dar poate fi folosit şi în domenii nemilitare de activitate, de exemplu în politica de amplasare a oraşelor- capitale — domeniu ce formează obiectul prezentului capitol. Desigur, considerentele strategice care determină amplasarea unei capitale pot fi de ordin militar şi adesea acesta a şi fost cazul; ele pot fi însă şi de ordin demografic sau cultural. Amplasări strategice de capitale care au avut în vedere asemenea considerente nemilitare sînt, de asemenea, tratate în acest capitol. Diversele domenii ale politicii nu pot fi izolate unele de celelalte, căci chiar atunci cînd unul dintre considerente, de exemplu cel militar, a avut precădere, s-ar putea ca şi alte considerente, de ordin demografic sau cultural de exemplu, să fi jucat un rol oarecare.

Dacă vom începe însă prin a examina acele amplasamente strategice de capitale la care considerentele militare au fost preponderente, vom putea deosebi diferite strategii militare pentru aşezarea oraşelor-capitale.

Una dintre aceste strategii militare, cu aspect negativ, urmăreşte, pur şi simplu,

asigurarea unei posibilităţi de refugiere în caz de primejdie. Se ştie că, la izbucnirea războiului civil în Anglia, guvernul regal s-a mutat de la Westminster, care se afla direct în raza de acţiune a puternicei şi ostilei City din Londra, mai sus, pe valea Tamisei, la Oxford, dincolo de bariera naturală a dealurilor Chiltern. în China, dinastia Chou, după ce năvălitorii barbari le-au devastat capitala lor Hao (Cingchou) ,.dintre trecători[11] în anul 771 î.e.n., s-a retras în anul 770 î.e.n. într-o nouă capitală, la Loyang, dincolo de cheile Fluviului Galben. După capturarea de către barbarii Chin, în anul 1126 e.n., a oraşului Kaifeng, capitala iniţială a dinastiei Sung, aşezată într-un loc potrivit din punct de vedere administrativ, acolo unde Marele Canal din vremea aceea făcea joncţiune cu Fluviul Galben, dinastia Sung şi-a stabilit o nouă capitală la Hang-Chou, în Cheki- ang. Acest amplasament nu era potrivit în nici un fel, nici chiar pentru administrarea Chinei de sud, dar aici Sung erau apăraţi printr-o reţea de drumuri de apă, inclusiv cursul inferior al fluviului Yangtzi, de atacurile cavaleriei barbarilor din nord, care găsiseră un teren propice în cîmpia Chinei de nord. în jumătatea de apus a Imperiului roman, în anul 404 e.n., llonorius a abandonat capitala sa Milano, bine amplasată în cîmpia Italiei de nord, dar expusă din punct de vedere militar, şi a mutat-o la Ravenna, în marginea cîmpiei din sud-est, unde era apărată printr-un brîu de mlaştini.

în lumea islamică, dinastia omeiazilor s-a refugiat în Andaluzia şi şi-a stabilit o nouă capitală la Cordoba, după ce abasizii şi idrisizii îi răpiseră toate fostele sale teritorii din Asia şi Africa, inclusiv fosta lor capitală Damasc, în 836 e.n., califul abasid Al-Mutasim s-a retras pe fluviul Tigru în sus, de la Bagdad la Samara, aşa cum Carol I s-a retras pe Tamisa

în sus, de la Westminster la Oxford, iar dinastia abasidă nu şi-a mutat capitala înapoi la Bagdad pînă în anul 892 e.n. Agresorul de care fugea Al-Mutasim nu era un parlament răzvrătit şi nici o dinastie rivală sau un invadator străin de dincolo de frontierele teritoriilor stăpînite de el, ci propriile sale gărzi turce, care se răscu- laseră. Ca şi califul Al-Mutasim şi regele Ca- iol I al Angliei, prinţii-episcopi ai Kolnului şi-au transferat reşedinţa şi sediul guvernului pe Rin în sus, la Bonn, pentru a scăpa de tulburările din Koln, un oraş-stat cu regim monarhic, ai cărui cetăţeni erau recalcitranţi. In lumea islamică, la începutul capitolului modern al istoriei sale, dinastia safavidă, a cărei patrie ancestrală se afla în Azerbaidjan şi care făcuse din capitala provincială a Azerbaidjanului, Tabriz, capitala unui imperiu în care încorporase în întregime Irakul şi Iranul, şi-a strămutat capitala de la Tabriz la Ispahan, la marginea de sud-est. a platoului iranian, pentru a nu se găsi în calea duşmanilor săi osmanlii, după ce aceştia demonstraseră superioritatea forţei lor militare ocupînd temporar Tabrizul şi anexînd definitiv Irakul. Dinastia safavidă a disimulat adevărul umilitor că Ispahanul era o capitală de refugiu împodobindu-1 cu o arhitectură magnifică, iar Ludovic al XlV-lea a recurs la acelaşi procedeu pentru a-şi acoperi retragerea de la Paris la Versailles. Nu trebuie să ne lăsăm orbiţi de somptuozitatea palatului din Versailles ; semnificaţia lui rezidă în distanţa care-1 desparte de Paris, căci aceasta dă măsura temerilor pe care i le inspira regelui propria sa capitală — temeri justificate mai tîrziu prin modul în care Parisul s-a purtat cu Ludovic al XVI-lea.

în istoria decăderii şi prăbuşirii Imperiului roman, Ravenna, îndărătul mlaştinilor sale, s-a dovedit a fi o capitală-refugiu mai puţin si-

gură decît Constantinopolul pe peninsula sa. Constantinopol a fost oraş-capitală timp de şaisprezece secole, de la întemeierea sa în anul 324 e.n., pînă ce a fost înlocuit de Ankara, în 1923, iar în cursul acestor şaisprezece secole Constantinopolul a fost luat prin asalt numai de două ori şi a capitulat numai o singură dată, în ciuda atîtor asedii suferite.

Veneţienii şi complicii lor, ,,cruciaţii" francezi, în faţa cărora oraşul a capitulat în 1203 e.n., l-au luat din nou cu asalt în 1204 e.n.iar osmanliii, în 1453; dar în 626 supravieţuise unui asalt concentric al avarilor dinspre partea europeană şi al perşilor dinspre malul asiatic al Bosforului ; în anii 674—678, şi din nou în anii 717—718, a fost asediat de către arabi, cînd aceştia se aflau la apogeul puterii lor, pe mare, ca şi pe uscat, de fiecare dată cu urmări dezastruoase pentru asediatori ; în războiul ro- mano-bulgar din 913—927, ţarul Simion al Bulgariei a eşuat de două ori — în 913 şi din nou în 924 — în faţa zidurilor de apărare ale Constantinopolului, atunci cînd s-a apropiat de ele ca duşman, după ce fusese crescut înăuntrul lor. De fapt, atacurile lui Simion împotriva Constantinopolului aveau mai puţine şanse decît cele ale perşilor şi ale arabilor, căci pe vremea lui Simion flota Imperiului roman de răsărit avea controlul necontestat al mării şi al hinterlandului anatolian al Constantinopolului, putînd furniza oraşului provizii pe care bulgarii nu reuşeau să le intercepteze, după cum în timpul războiului ateno-peloponeziac din anii 431—421 î.e.n., peloponezienii n-au putut împiedica aprovizionarea de pe mare a oraşului Atena, deşi au invadat şi au devastat zona rurală pînă la „zidurile lungi" ce legau Atena de porturile ei. Ruşii au atacat Constantinopolul de patru ori de pe mare — în 860, 907, 941 şi 1043 —, iar primul dintre aceste

atacuri a fost cel mai periculos, deoarece a venit ca un trăsnet din senin, şi aceasta într-un moment cînd armata Imperiului roman de răsărit se afla în campanie la frontiera romano- arabă din Anatolia de răsărit. Totuşi, acest prim atac, ca şi următoarele trei au eşuat.

[1] In 1203 cruciaţii au intrat în Constantinopol pentru a-1 restabili pe tron pe Isaac al II-lea. După moartea acestuia, în 1204 au luat cu asalt oraşul şi au pus pe tron un nou împărat. — *Nota trad.*

Cliiar după ce osmanliii au încercuit Constantinopolul, traversînd Dardanelele în 1355 şi pu- nînd stăpînire atît pe hinterlandul european, cît şi pe cel asiatic al capitalei romane de răsărit, Constantinopolul a rezistat timp de aproape un secol, ca o enclavă necucerită în teritoriul Imperiului otoman în continuă expansiune.

Poziţia adecvată a Constantinopolului pentru o capitală de imperiu ce îmbrăţişa întregul bazin mediteranean şi pentru importul de provizii aduse pe mare din locuri îndepărtate a fost deja discutată într-un capitol anterior al acestei cărţi. Topografia aşezării se preta admirabil la fortificarea acestui oraş de refugiu, care a fost practic de necucerit înainte de inventarea artileriei şi, mai recent, a avioanelor de bombardament. Zona fortificată dinăuntrul graniţelor strimte iniţiale ale oraşului-stat colonial elen Bizantyum, aşezat la capătul peninsulei dintre Marea de Marmara şi Cornul de Aur, putea fi şi a fost treptat extinsă. întinderea oraşului Bizantyum fusese deja mult depăşită prin extinderea oraşului lui Constantin. Iar zidul de apărare al lui Constantin, care se întindea de la Marea de Marmara pînă la Cornul de Aur, cuprindea o suprafaţă considerabil mai mică decît zidul triplu ridicat în 413, sub domnia lui Theodosiu al II-lea şi care mai supra-

vieţuieşte. Zidurile dinspre mare au fost construite de prefectul oraşului, Cvrus, în anul 439; şi, cu toate că acestea nu se puteau compara cu zidurile dinspre uscat în privinţa masivităţii şi calităţii construcţiei, ele nu au putut fi, totuşi, escaladate cu uşurinţă în 1204 de către vene- ţieni şi francezi.

Dealtfel, zidurile ce împrejmuiau oraşul pro- priu-zis nu erau principalele fortificaţii care îl apărau. Peninsula dintre Marea de Marmara şi Cornul de Aur este o excrescenţă a unei peninsule mai mari dintre Marea de Marmara şi Marea Neagră, şi în anul 507 sau 497, prevăzătorul împărat Anastasiu I — amintindu-şi de năvălirile goţilor în hinterlandul european al Constantinopolului de-a lungul unui secol întreg începînd din anul 378 — a construit „Zidul lung", de la Selymbria, pe ţărmul Mării de Marmara, pînă la un punct de pe ţărmul Mării Negre între Podima şi lacul Derkos, unde se afla o garnizoană permanentă cu un comandant care se pare că era în acelaşi timp, *ex officio,* guvernatorul civil al zonei cuprinse între „Zidul lung" şi zidul de apărare dinspre uscat al oraşului Constantinopol ridicat de Theodosiu. Spiritul prevăzător al lui Anastasiu şi-a găsit justificarea cînd, după moartea lui Justinian I, în 565, s-a prăbuşit apărarea frontierei europene a imperiului şi *Vdlkerwan- derung* a popoarelor slave s-a revărsat peste Peninsula Balcanică de la cursul inferior al Dunării spre sud, pînă în Laconia. La adăpostul „Zidului lung", guvernul imperial roman s-a aflat în siguranţă la Constantinopol şi nu în- tîmplător, în 1912 —1913, cînd rămăşiţele europene ale dominioanelor Imperiului roman de răsărit, trecute prin avatarurile stăpînirii otomane, au fost invadate cu şi mai mare iuţeală de

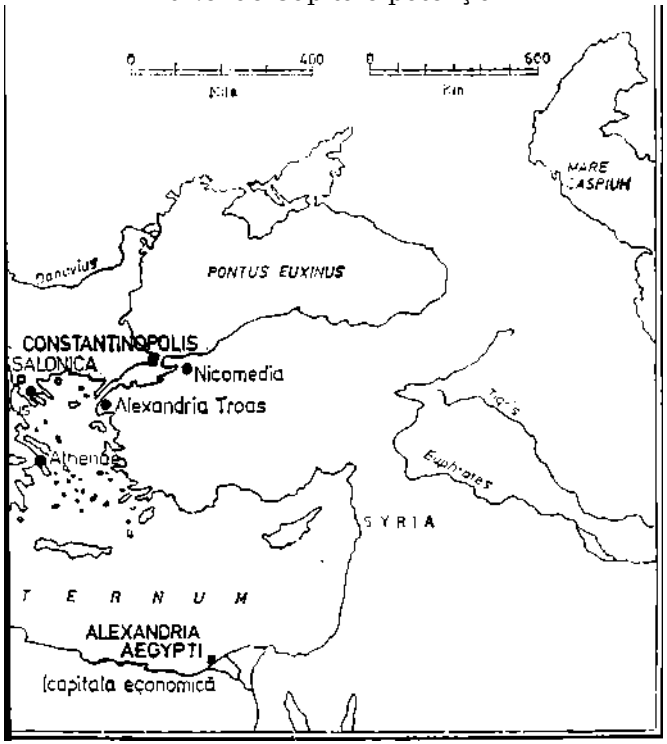
armatele statelor din Balcani cotropite de Imperiul otoman, armata turcă a reuşit să oprească înaintarea impetuoasă a armatei bulgare de-a lungul unei linii — linia Ceatalia — ce coincidea aproximativ cu traseul zidului lui Anastasiu.

Cit de puternică era presiunea exercitată de inamic asupra fortăreţei Constantinopol în secolul al VH-lea e.n. reiese din faptul că, în anul 618 sau 619, însuşi eroicul împărat Herakleios c-ra hotărît s-o evacueze şi numai cu mare greutate a putut fi împiedicat ; iar în anul 662, împăratul Constans al II-lea, nepotul lui Herakleios, şi-a transferat capitala imperiului la Siracusa. După asasinarea lui Constans la Siracusa în anul 668, capitala a revenit însă imediat la Constantinopol; şi tot aici s-a întors în 1261 de

BRITANNIA
AUGUSTA TREVIRORUM
Rhenus
GALLIA
MEDIOLANUM
Rhodanus
Padus
RAVENNA
HISPANIA
Tiberis
ROMA
Panormus
Lilybaeum
Carthago
AFRICA

HARTA **5. Fostele** c.cpilnle şi capitalele potenţiale ale Imperiului roman

■ ROMA Fosle capitale ecumenice o RAVENNA Foste capitale reaiorale
• Atl-.enae Capitale potenţial*



la Niceea — sediul capitalei-refugiu a principalului fragment ce a supravieţuit din Imperiul roman de răsărit după cucerirea Constantinopolului şi ocuparea de către veneţieni şi francezi, în 1204 şi ulterior, a celei mai mari părţi a teritoriilor europene stăpînite de Imperiul roman de răsărit.

Un oraş-capitală se abate de la rolul său adevărat dacă e transformat în ascunzătoare

pentru un guvern care a încetat să se apere şi să-şi administreze dominioanele din afara zidurilor capitalei-fortăreţe ; o capitală-fortăreaţă însă poate avea şi o funcţie alternativă. Ea poate servi drept bastion celorlalte dominioane ale guvernului, şi acest serviciu pozitiv l-a făcut Constantinopol în numeroase rinduri. Amplasamentul fericit şi unic al Constantinopolului ca loc de întîlnire a căilor de comunicaţie maritime şi de uscat a fost deja subliniat anterior şi în acest context s-a arătat că, în afară de convenabilitatea ce o prezenta din punctul de vedere al administrării şi aprovizionării, acest amplasament avea o valoare strategică în sensul literal militar la data cînd capitala Imperiului roman fusese aşezată acolo. Situată între cele două secţiuni ale frontierei Imperiului ce au fost supuse celei mai mari presiuni în secolul al IV-lea şi ulterior — anume cursul inferior al Dunării şi cursul mijlociu al Eufratului —, Constantinopol avea o poziţie propice ca bază interioară pentru apărarea simultană, în adîncime, a ambelor acestor frontiere ; şi cu toate că după anul 565 apărarea cursului inferior al Dunării s-a prăbuşit, Constantinopolul, înăuntrul zidului lui Anastasiu, a servit după aceea drept cap de pod european pentru inima imperiului din Anatolia ; această inimă a apărat-o împotriva invaziei din Europa într-o vreme cînd imperiul îşi concentra toată puterea militară ce-i mai rămăsese pentru a apăra Anatolia împotriva invaziilor din Asia ; iar după ce presiunea dinspre Asia a depăşit punctul său culminant, fortăreaţa Constantinopol a jucat rolul strategic de port de pornire, de unde fostele dominioane ale imperiului din Peninsula Balcanică au fost treptat recucerite.

Constantinopol a devenit capul de pod european al Imperiului roman de răsărit, precum şi capitala sa, contrar intenţiilor şi dorinţelor guvernului imperial roman. A devenit o fortăreaţă

de frontieră, deoarece fostele dominioane ale imperiului din sud-estul Europei fuseseră cotropite de barbari pînă la porţiunea apuseană a „Zidului lung“ al lui Anastasiu. In Egiptul faraonilor, capitala a fost în mod deliberat mutată în secolul al XlII-lea î.e.n. din interior, de la Theba, la Ramses, în colţul de nord-est al deltei, pentru a servi drept bastion Egiptului, atunci cînd zona de apărare a Imperiului egiptean, ce fusese cucerită de către faraonii dinastiei a XVIII-a, a căzut treptat sub stăpînirea hitiţilor. In al doilea deceniu al secolului al XH-lea, ultimele rămăşiţe ale Imperiului egiptean din Asia fuseseră măturate de *Vdlkerwan- derung* a „popoarelor mării“, a căror înaintare nu a putut fi oprită şi respinsă decît după ce au ajuns pe ţărmul deltei. Ramses a continuat să fie capitala Egiptului atîta timp cît Egiptul a continuat să se afle sub presiune dinspre Asia. In secolul al Xl-lea î.e.n., rolul oraşului Ramses [XXX] a fost preluat de oraşul vecin Tanis, dar capitala nu a revenit la Theba.

In lumea chineză, capitalele aşezate foarte aproape una de cealaltă în „Ţara dintre trecători" — capitalele succesive din acest district ale dinastiilor Chou de vest, Chin, Han dc vest, Sui şi Tang — au fost fortăreţe de frontieră împotriva barbarilor nomazi euro- asieni. Rolul lor strategic a fost deci acelaşi ca cel al Constantinopolului în cursul perioadei de un secol şi jumătate, începînd din anul 565 e.n. In perioadele ulterioare ale istoriei chineze au existat două cazuri cînd capitala Chinei a fost aşezată la Nanking, o aşezare potrivită atît pentru administrarea ţării, cît şi pentru aprovizionarea capitalei, dar a fost apoi transferată la Peking, în colţul cel mai nordic al cîmpiei de nord a Chinei, şi în ambele cazuri

XXX *lîamses* — oraş în estul deltei, lingă Tanis, denumit astfel după Ramses al II-lea, care a domnit 67 de ani (1292—1225 î.e.n.) şi a ridicat nenumărate construcţii. — *Nota trad.*

motivul mutării a fost de ordin strategic. Cel deal treilea împărat din dinastia Ming, Yung- Lo, şi-a mutat capitala de la Nanking la Peking în anul 1421 e.n. pentru a putea face faţă, din acest oraş de frontieră, primejdiei reîntoarcerii foştilor stăpînitori mongoli ai Chinei, pe care tatăl lui Yung-Lo îi izgonise. In 1949, după ce actualul regim comunist a răsturnat regimul Gomindan în China continentală, comuniştii şi-au strămutat capitala de la Nanking, unde şi-o stabilise Gomindanul, la Peking.

Aceleaşi considerente strategice care i-au făcut atît pe împăratul Yung-Lo, cît şi pe preşedintele Mao să mute capitala Chinei de la Nanking la Peking i-au făcut pe incaşi să-şi menţină capitala la Cuzco, capitala iniţială a nucleului Imperiului incaş. Atunci cînd incaşii au dezvoltat din acest nucleu un imperiu ce îmbrăţişa toate şesurile, ca şi toate platourile lumii andine, Cuzco, care se afla la marginea extremă de răsărit a Imperiului incaş, pe partea dinspre Atlantic a cumpenei apelor dintre Oceanul Pacific şi Oceanul Atlantic, a devenit cu totul necorespunzător atît în ceea ce priveşte administrarea imperiului, cît şi aprovizionarea capitalei, însă centrul de gravitate demografic şi economic al lumii Anzilor nu se afla în marginea extremă a platourilor, ci la şes. Cu toate acestea, pînă la venirea neaşteptată şi neprevizibilă a spaniolilor *via* mare, frontiera ameninţată a Imperiului incaş nu era coasta Pacificului, ci *montana* [XXXI] acoperită de junglă ce coboară spre pădurea Amazoanelor. Acesta era locul de unde lumea andină fusese invadată de barbari în trecut şi de unde era ameninţată cu noi invazii în viitor. Cuzco, ca Peking în 1421, ca şi Constantinopolul după 565, a fost o fortăreaţă-capitală servind drept bastion înaintat al imperiului pe cea mai vulnerabilă dintre frontierele

XXXI La Montana, formată din piemontul andin si o vastă cîmpie aluvionară. — *Nota trad.*

sale.

După cum s-a mai arătat, Peking a fost ales drept capitală a Chinei de către cuceritorii barbari — mai întîi kinii din Manciuria şi apoi mongolii — înainte de a fi fost adoptat de dinastia chineză autohtonă Ming ; iar cînd, în anul 1644 e.n., dinastia Ming a fost înlocuită do o nouă hoardă de cuceritori barbari, manciurienii, dinastia Ching (manciuriană) a menţinut capitala Chinei la Peking, unde fusese retransferată de dinastia Ming. Motivul strategic al dinastiei Ching însă a fost exact opus celui al dinastiei Ming, şi anume acelaşi motiv care îi determinase pe predecesorii barbari ai dinastiei Ching, kinii şi mongolii, să-şi stabilească capitala la Peking şi care îi făcuse pe cuceritorii hiesoşi ai Egiptului să-şi aşeze capitala la Avaris. Dinastia Ming s-a stabilit la Peking pentru a-i împiedica pe barbarii din nord să recucerească China. Kinii şi mongolii şi-au aşezat capitala la Peking, iar dinastia Ching a menţinut-o acolo, demonstrînd astfel că China era sub stăpînirea unei hoarde de cuceritori barbari care guvernau China dintr-un punct periferic al ţării, dar în apropierea „rezervorului“ (termenul expresiv al lui Owen Lattimore) de unde îşi procurau forţe militare barbare.

Toţi făuritorii străini de imperii — barbari sau „civilizaţi", după propria lor apreciere — depind de asemenea „rezervoare" militare pentru a-şi putea menţine stăpînirea asupra supuşilor lor şi, în consecinţă, în anumite cazuri, pe lîngă cazul chinezilor, necesitatea de a avea acces la un „rezervor[1]" a constituit un considerent determinant în amplasarea capitalei unui imperiu. Cuceritorii asiatici hicsoşi ai Egiptului şi-au aşezat capitala la Avaris, în colţul de nord-est al deltei, în apropierea „rezervorului[11] din Palestina şi Siria. Omeiazii şi-au aşezat capitala la Damasc, oraş care a fost şi este principalul port al deşertului pe marginea interioară a „Cornului fertil[11] şi care, prin urmare, era uşor

accesibil triburilor arabe nomade, cure procurau Imperiului omeiazilor forţele necesare armatei sale pentru a se putea menţine şi extinde. ,,Rezevorul[u] de forţe militare al abasizilor, care i-au înlocuit pe omeiazi, nu era Arabia, ci Chorasan, în nord-estul Iranului, astfel încît şi-au aşezat capitala la Bagdad, pe ţărmul sting al fluviului Tigru, unde nu erau despărţiţi de Chorasan prin bariera fluviului. Pentru acelaşi motiv, făuritorii arsacizi ai Imperiului part, care, ca şi abasizii, porniseră de la Chorasan, şi-au aşezat capitala la Ctesiphon, ceva mai jos pe Tigru, pe acelaşi mal al fluviului ca şi Bagdad.

Ctesiphon, pe malul răsăritean al Tigrului, era suburbia oraşului grec Seleucia, de pe malul apusean al fluviului, fosta capitală a statului succesor desprins din dominioanele primului Imperiu persan din Asia de către fondatorul dinastiei seleucide, Seleucus I Nicator ; dar şi Seleucus, aşa cum s-a mai arătat, şi-a construit peste puţin timp a doua capitală la Antiohia- pe-Oronte, iar aceasta a redus fa un rol secundar prima capitală, deşi Seleucia era mult mai convenabil situată decît Antiohia, atît în privinţa administraţiei, cît şi a aprovizionării. Antiohia a prevalat însă asupra Seleuciei deoarece se afla în apropierea ţărmului răsăritean al Mediteranei şi de aceea era mult mai bine plasată decît Seleucia pentru a-şi procura rezerve de forţe militare din Grecia. Statul seleucid succesor al primului Imperiu persan în Asia a avut un rival în statul ptolemeic succesor al Imperiului persan în Egipt; cele două puteri se concurau pe piaţa Greciei pentru achiziţionarea de soldaţi mercenari. Fiecare trebuia să-şi importe mercenarii pe mare ; iar capitala Imperiului ptolemeic, Alexandria-pe-Nil, în colţul de nord-vest al deltei, era mai bine plasată decît Antiohia pentru acest scop, deşi amplasamentul ei era şi mai excentric (în sens literal) decît era poziţia Antiohiei în ceea ce priveşte problemele administrative şi de apro-

vizionare. Rutele maritime din bazinul răsăritean al Mediteranei, care reprezentau linii vitale militare pentru Imperiile ptolemeic şi seleucid, au avut pandante moderne în rutele maritime — la început în jurul Capului Bunei Speranţe şi apoi prin Canalul Suez — care erau liniile vitale militare ale Imperiului britanic din India ; în consecinţă, primele capitale regionale ale acestui imperiu au fost amplasate, ca şi capitala Imperiului ptolemeic, în porturi maritime, anume Calcutta, Madras şi Bombay.

Un caz excepţional de alegere deliberată a unui loc periferic pentru o capitală îl reprezintă transferarea, de către Petru cel Mare, a capitalei Imperiului rus de la Moscova, capitală pe care imperiul o moştenise de la nucleul său istoric, la St. Petersburg (în prezent Leningrad), un oraş nou pe care Petru l-a ridicat *ex nihilo* în mlaştinile de la gurile fluviului Neva. Amplasamentul Petersburgului în Rusia este comparabil cu cel al Alexandriei în Egipt; St. Petersburg a fost şi el aşezat în colţul extrem de nord-vest al întinderii cultivate şi populate a ţării a cărei capitală urma să fie. Atracţia pe care o prezenta locul era aceeaşi : o fereastră spre mare şi, la fel ca Alexandria şi Antiohia, St. Petersburg a servit simultan pentru două scopuri strategice. Una din funcţiile sale era de ordin militar ; Petru a construit oraşul, făcîndu-1 capitala sa, ca un prim pas în vederea smulgerii stăpînirii navale a Balticei din mîinile Suediei. In acelaşi timp, a folosit această fereastră spre mare ca o deschidere pentru importul în Rusia al culturii lumii occidentale ; şi din acest punct de vedere, St. Petersburg era un pandant al Alexandriei şi Antiohiei, căci importurile seleucizilor şi ptolemeilor din Grecia nu erau numai de natură militară. Seleucizii, în orice caz, erau dornici de a importa cultură elenă şi fapt este că sub regimul lor elenismul a căpătat priză la multe popoare ncelene de sub stăpînirea lor, două excepţii de seamă fi'nd

evreii şi perşii (în înţelesul limitat al poporului din provincia Fars).

7. ORAŞELE-CAPITALE, CREUZETE ŞI BUTOAIE CU PULBERE

Am arătat că oraşele-capitale, ca şi celelalte oraşe, trebuie să-şi plătească importurile de alimente producînd mărfuri de export de valoare echivalentă şi că, în cazul cînd nu mai pot face faţă obligaţiilor asumate, au de suportat soarta inevitabilă a unui oraş nesolvabil : sărăcesc, populaţia lor se reduce ca număr (aşa cum populaţia Constantinopolului s-a redus în cursul sfertului de mileniu 1204—1453 e.n.), decad şi, în cele din urmă, sînt abandonate.

Am arătat, de asemenea, că exporturile unui oraş-capitală sînt de natură deosebită. O capitală nu exportă mărfurile obişnuite care se vînd pe piaţa hinterlandului său economic. Mărfurile caracteristice ale capitalei sînt mărfurile de lux, produse pentru o elită privilegiată : domnitorul, membrii curţii sale şi funcţionarii săi civili şi militari, avînd prioritate aceia dintre ei care îşi îndeplinesc serviciul chiar în capitală. Departe de a socoti că aceste mărfuri scumpe de lux pot reprezenta o sursă de profit pentru buzunarul particular sau pentru veniturile publice, domnitorul şi curtenii săi le consideră ca însemne de onoare, a căror valoare de prestigiu s-ar reduce dacă ar fi distribuite tuturor — aceasta cu atît mai mult dacă curtea ar avea prostul gust de a le pune

în vînzare pe piaţă.

E adevărat că o industrie de lux înfiinţată la început pentru a aproviziona curtea va putea, în cele din urmă, să cîştige piaţa mondială pentru un anumit fel de mărfuri de lux. Pînă nu de mult, croitorii londonezi stabileau moda pentru îmbrăcămintea de lux bărbătească, iar cei din Paris, pentru îmbrăcămintea de lux feminină pretutindeni unde lumea se îmbracă după moda occidentală, iar originile acestor două imperii industriale pot fi regăsite în impulsul dat în trecut de către curţile de la St. James [XXXII] şi de la Luvru. în general însă, exporturile prin care oraşele-capitale şi-au plătit importurile, după cum s-a mai menţionat, nu au fost mărfurile de lux, ci serviciile militare şi administrative. Concret, capitalele au exportat mandarini, jandarmi şi soldaţi. Capitalele au asigurat conducerea şi securitatea imperiilor (împotriva ameninţărilor păcii atît dinăuntru, cit şi din afară) şi aceste servicii, ca şi produsele de lux ale capitalei, nu erau puse pe piaţa liberă. Ele au fost impuse tuturor supuşilor domnitorului de pe întreg teritoriul stăpînit de el şi de cele mai multe ori nu erau binevenite pentru mulţi dintre cei siliţi să le aocepte. Se poate vedea deci din cele de mai sus că un oraş- capitală îşi plăteşte obligaţiile ca orice alt oraş, dar că contul său de credit şi debit are un caracter deosebit. Nu e deci de mirare că şi rolul social şi cultural al unei capitale era în aceeaşi măsură deosebit. Capitalele au fost creuzete culturale şi, totodată, butoaie cu pulbere sociale.

Capitalele au jucat rolul de creuzete, atrăgînd imigranţi din diverse locuri, cu diverse

---

XXXII Palat construit de Henric al VIII-lea la Londra
— reşedinţa regală britanică într-o anumită perioadă.
— *Nota trad.*

limbi materne, diverse obiceiuri şi moravuri şi din diverse clase sociale. Ele au atras aceşti recruţi eterogeni în primul rînd din provinciile statului ce se aflau sub stăpînirea guvernului din capitală, dar i-au atras şi din regiuni de dincolo de frontierele statului. Imigrarea într-o capitală a fost în unele cazuri forţată, în alte cazuri voluntară. Populaţia unei capitale putea fi recrutată dintre deportaţi şl aventurieri, şi ambel^ aceste categorii de imigranţi deveneau rezidenţi indezirabili într-un oraş ai cărui locuitori erau, prin însăşi prezenţa lor, în măsură să influenţeze soarta guvernului ce-şi avea sediul acolo, influenţînd în consecinţă, în mod indirect, soarta celorlalţi supuşi, din toate teritoriile aflate sub stăpînirea acelui guvern.

O categorie de imigranţi forţaţi sau numai semivoluntari într-un oraş-capitală o reprezenta nobilimea provincială, inclusiv membrii fostelor familii suverane regale locale, care fuseseră demise sau subordonate. Chin Shih Hu- ang-ti, care a fost cel mai radical şi mai crud dintre toţi făuritorii de imperii din toate vremurile, a deportat, spune-se, în capitala sa imperială, Hsienyang, nobilimea din toate celelalte şase state locale chineze, pe care le-a lichidat, după ce le-a cucerit şi le-a anexat teritoriile la Chin. Aceasta a fost una dintre măsurile de mînă forte care a provocat după moartea sa o revoltă generală împotriva regimului instaurat de el. In Japonia, regimul Tokugawa a instituit într-o perioadă ulterioară aceeaşi practică într-o formă mai modernă şi, în acest fel, mai eficientă. Şogunii Tokugawa nu au lichidat principatele locale cînd şi-au întins stăpînirea efectivă asupra întregii Japonii. I-au forţat însă pe *daimio* [XXXIII] locali să locuiască în fiecare an o anumită perioadă de timp la cartierul general

XXXIII Baron feudal japonez. — *Nota trad.*

al regimului Tokugawa, oraşul Yedo (actualul Tokio). De asemenea, i-au silit pe *daimio* să-şi lase membrii familiilor la Yedo ca ostateci, pentru a se asigura de buna lor comportare pe timpul cînd îşi reluau reşedinţa în propriile lor principate. In plus, regimul a căutat în mod deliberat să-i distrugă din punct de vedere financiar, speculînd asupra amorului lor propriu. Un *daimio* s-ar fi simţit înjosit dacă în timpul şederii sale la Yedo nu ar fi trăit pe picior mare, ceea ce depăşea posibilităţile sale.

Forţînd nobilimea provincială să vină în capitală, Chin Shih Huang-ti şi şogunii Tokugawa au făcut acelaşi lucru pe care l-au făcut şi guvernele oraşelor-state din Italia medievală atunci dnd au silit nobilimea rurală din teritoriile lor respective să achiziţioneze case în oraş şi să-şi petreacă o parte din timp acolo. în Franţa, sub domnia lui Ludovic al XlV-lea, acelaşi rezultat a fost obţinut printr-o metodă mai blîndă. Copiii sau nepoţii nobililor provinciali, care înainte dispuneau de suficientă putere pe plan local pentru a dezlănţui *Fronda,* au fost transformaţi în curteni, atît de strîns legaţi de plăcerile vieţii din Paris şi de la Versaillcs, încît, dacă ar fi fost exilaţi pe moşiile lor provinciale, nu s-ar mai fi simţit eliberaţi, ci izgoniţi. în Anglia, achiziţionarea de case în oraşul Westminster de către nobilii şi episcopii provinciali pare să fi fost voluntară. Întrucît era sediul Curţii şi al Parlamentului, Westminster era sediul puterii, iar un magnat provincial care aspira să participe întrucîtva la putere nu ar fi putut intra în competiţie dacă nu ar fi posedat o casă proprie unde să descindă cînd venea în capitală.

Altă categorie de imigranţi în oraşele-capitală au reprezentat-o elita artiştilor şi artizanilor din provincii şi de peste hotare, care erau destul de pricepuţi în diferitele lor arte

şi meşteşuguri pentru a fi în măsură să lucreze în industriile de lux ale capitalei. Artiştii şi artizanii, ca şi nobilii, au fost, în unele cazuri, deportaţi cu forţa în capitală. Deportaţii în Asiria din regatul lichidat al Israelului şi ulterior deportaţii în Babylonia din regatul lichidat al lui Iuda făceau parte din aceste două categorii. Fondurile importante ce se scurgeau din provincii în capitală permiteau însă să se achiziţioneze numeroase bunuri de consum de lux, oferind astfel perspective de muncă rentabilă şi unor imigranţi voluntari de înaltă calificare, iar aceşti aventurieri veneau adesea de la mari depărtări, în speranţa de a face avere. Un exemplu tipic în acest sens, dealtfel deja citat în această carte, este aurarul parizian Guillaume Buchier, pe care trimisul regelui Ludovic al IX-lea al Franţei, călugărul Guillaume de Rubruquis, l-a descoperit practicîndu-şi arta în capitala hanului mongol, la Karakorum.

A treia categorie, aceasta foarte numeroasă, de imigranţi în oraşe-capitale e6te marea armată a slujitorilor casnici — una dintre formele cele mai răspîndite de muncă înainte ca începutul şi dezvoltarea industriei mecanizate şi a muncii de birou să fi făcut mai rentabil şi mai puţin neplăcut un serviciu în aceste domenii noi, în rapidă expansiune. Slujitorii casnici puteau fi importaţi în mod forţat ca sclavi. Uriaşele gospodării metropolitane ale nobilimii romane şi gospodăria super-uriaşă a împăratului, după introducerea regimului imperial, aveau personal casnic recrutat aproape exclusiv dintre sclavi şi liberţi, şi aceştia au jucat acelaşi rol însemnat în Bagdadul abasid şi în Constantinopolul otoman pe care îl jucaseră în Roma imperială. în statele în care sclavia încetase de multă vreme să mai fie legală, necesitatea

economică a continuat, pînă la cel de-al doilea război mondial, să procure o aprovizionare substanţială cu personal casnic, iar statutul lor *de* facto în Londra victoriană reiese din termenul insultător de „sclăvuleţi[1]*.

Există o a patra categorie de imigranţi în oraşe-capitale care au avut o influenţă cu totul disproporţionată fată de numărul lor. Misionarii religiilor care făceau prozelitism se îndreptau adesea către capitala statului, intenţio- nînd să convertească pe locuitorii ei. Socoteau că, dacă vor ajunge să se facă ascultaţi de domnitor sau de vreunul dintre principalii săi consilieri şi executanţi, aceste autorităţi politice vor putea îndeplini restul muncii lor. Conver- lirea popoarelor barbare din nordul Europei la creştinismul ortodox răsăritean şi la cel occidental a fost înfăptuită în principal pe această cale scurtă. Exemple renumite reprezintă misiunea lui Augustin la curtea din Canterbury (Kent) şi misiunea lui Constantin-Chiril şi a fratelui său Metodiu la curtea din Marea Moravie.

Misiunile pe lîngă monarhi nu au avut întotdeauna succes în aceeaşi măsură. Misiunea lui Constantin-Chiril la curtea hanului khazarilor nu şi-a atins ţinta. La acea dată, curtea kha- zară îmbrăţişase iudaismul, preferîndu-1 atît creştinismului, cît şi islamismului. Străduinţele aparent promiţătoare ale iezuiţilor la curtea împăratului mogul Akbar au eşuat însă din cauza catolicităţii lui Akbar (în sensul generic al cu- vîntului) *. Akbar a preferat să lanseze o religie sincretică de fabricaţie proprie. Cît priveşte misiunea în aparenţă şi mai promiţătoare a iezuiţilor la curtea din Peking, aceasta a supravieţuit înlocuirii dinastiei Ming de către dinastia Chin în 1644, dar a fost zădărnicită de uneltirile altor ordine misionare creştine romano- catolice. Totuşi, chiar acele misiuni religioase care nu au

reuşit să-şi atingă scopurile au influenţat în unele cazuri cultura din oraşele-ca- pitale, unde activitatea lor misionară a rămas fără rezultate. Ele şi-au lăsat amprente asupra aspectelor nereligioase ale vieţii celor neconvertiţi din raza de acţiune a misiunii lor.

Influenţa fluxului de imigranţi exotici asupra culturii unui oraş-capitală se poate întinde foarte departe. Horaţiu, care scria pe vremea cînd Augustus era pe cale de a stabiliza regimul imperial roman, avea dreptate declarând că cucerirea militară a Greciei de către Roma avusese drept rezultat cucerirea culturală a Romei de către Grecia. Un secol mai tîrziu, Iu- venal nu exagera punînd în gura unuia dintre

[1] în limba greacă, katholikos = universal. — *Nota trad.*

personajele sale afirmaţia că Roma devenise un oraş grecesc, şi fără îndoială că exprima o opinie curentă a romanilor cînd acelaşi personaj exclama că nu mai poate suporta o asemenea situaţie şi preferă să părăsească Roma pentru totdeauna. Greaca a devenit, într-adevăr, *lingua franca* [XXXIV] comună a numeroaselor hoarde de imigranţi ce s-au revărsat peste Roma sau au fost minate aici după ce Roma îşi impusese dominaţia militară şi politică asupra întregului bazin mediteranean şi s-ar putea ca începînd de la sfîrşitul celui de-al II-lea. secol î.e.n. pînă după începutul secolului al III-lea e.n. să se fi auzit vorbindu-se mai mult greaca decît latina pe străzile Romei.

Cînd „Orontele s-a vărsat în Tibru“, oraşul Roma a devenit un corp străin în Latiumul său natal. Nu e de mirare că guvernul roman

XXXIV *Lingua franca* — limbă comună, formată din mai multe limbi, vorbită în locuri unde se întîlnesc mai multe naţionalităţi, de exemplu în porturi. — *Nota trad.*

a făcut repetate eforturi pentru a stăvili acest curent. De asemenea, nu e de mirare că aceste eforturi au eşuat. Roma nu a fost relatinizată pînă cînd guvernul Imperiului roman nu s-a mutat din oraşul care crease la început imperiul. Numai atunci cursul Orontelui a fost abătut de la Roma spre Milano, Ravenna şi Nicomedia, iar în cele din urmă spre Constantinopol. între timp, viaţa zilnică la Roma îşi urma cursul, şi nici persecutarea sectelor religioase, de la bacanali pînă la creştini, nici expulzarea filozofilor greci, fie individual, fie în masă, nici discriminările faţă de anumite şcoli filozofice nu au avut vreo în- rîurire mai durabilă asupra ei. „Poţi să zvîrli natura afară cu furca, dar ea se va întoarce întotdeauna din nou la tine“. Este în natura unui oraş-capitală să fie cosmopolit : şi orice ar întreprinde guvernul care-şi are sediul acolo, o capitală va continua să fie cosmopolită pînă ce îşi va pierde statutul de capitală.

Faptul că Roma imperială a fost copleşită de elenism nu ar trebui să surprindă, în schimb este remarcabil felul în care Viena imperială a reuşit să-şi pună propria sa amprentă culturală asupra unei mulţimi de imigranţi care s-au revărsat în incinta ei din toate colţurile monarhiei habsburgice dunărene, a cărei capitală era. Viena a fost un creuzet în care noii veniţi care nu vorbeau germana şi care nici măcar nu erau occidentali au fost transformaţi în occidentali de limbă germană, purtînd pecetea specificului cultural vienez. Răsfoind astăzi cartea de telefon din Viena, se poate constata că numele de familie germane sînt în minoritate ; numele de familie cehe, slovace, poloneze, maghiare, ruse, slovene, croate şi sîrbe, socotite laolaltă, sînt preponderente ca număr. Această preponderenţă nu este surprinzătoare dacă ţinem seama că locuitorii monarhiei de limbă germană, din cadrul frontierelor sale din urmă, reprezentau circa un sfert din populaţia sa totală. Dacă însă aţi chema la telefon pe unul dintre abonaţii vienezi cu nume exotic, aţi constata că este tot atît de vienez ca orice Schmidt sau Schulz, şi aceasta chiar dacă numele lui arată că familia sa e originară dintr-una din acele regiuni ale fostei monarhii cu altă limbă maternă decît cea germană şi unde naţionalismul local s-a ridicat cu arma în mînă împotriva puterii germano-austriece sau maghiare la data cînd actualul vienez sau strămoşii săi au emigrat în oraşul a cărui pecete o poartă acum.

Dintre toate capitalele imperiilor multinaţionale, Viena a constituit o excepţie, reuşind să asimileze străinii pe care rolul său de capitală i-a adunat înăuntrul zidurilor sale. Multe guverne imperiale s-au alarmat cînd şi-au dat seama că sînt înconjurate, în propriul

sediu al guvernului lor, de o populaţie urbană imi- 202

grată, străină de ele sau, mai rău, înstrăinată, în zilele noastre, guvernul federal al Statelor Unite — o ţară cu populaţie de provenienţă predominant europeană — se găseşte legat prin constituţia Statelor Unite de un oraş în care populaţia de culoare neagră a ajuns să fie majoritară. Aceşti rezidenţi negri din Washington D.C. sînt cetăţeni americani, iar integrarea rasială face parte din politica guvernului Statelor Unite şi a majorităţii naţiunii, astfel încît administraţia din Washington nu poate face nimic pentru a schimba actuala componenţă rasială a oraşului. Preşedintele şi Congresul Statelor Unite nu au dreptul, chiar dacă ar vrea, să recurgă la expedientele persecuţiei şi expulzării, aşa cum au procedat Senatul şi împăratul în oraşul Roma.

în orice caz, aceste expediente n-au dat rezultate, după cum s-a mai arătat. Unul dintre motive a fost că aveau caracter negativ. Un expedient cu caracter pozitiv prin care un guvern imperial a încercat să-şi asigure securitatea împotriva populaţiei propriei sale capitale a constat în înrolarea unei gărzi armate. Guvernul poate recruta această gardă dintre propriii săi conaţionali sau poate să-i recruteze din surse străine, dar fiecare dintre aceste alternative este cu două tăişuri, după cum istoria a şi dovedit-o în unele cazuri.

Dacă garda e formată din autohtoni, aceştia vor fi, probabil, dispuşi să-şi folosească armele împotriva populaţiei cosmopolite a capitalei în cazul unei răscoale. în acelaşi timp, ei pot reprezenta o ameninţare şi pentru patronul lor, căci vor fi conştienţi că ei, ca şi dînsul, sînt reprezentanţi ai poporului imperial şi că, prin urmare, nu trebuie să se lase inhibaţi în dorinţa lor de a juca rolul plăcut şi avantajos de făuritori de regi. Aşa s-a întîmplat la Roma cu pretorienii de origine

italiană în ultimul deceniu al secolului al II-lea e.n. şi tot astfel s-a comportat şi garda franceză din serviciul coroanei Franţei cînd, într-o perioadă crucială de la începutul revoluţiei franceze, a trecut de partea revoluţionarilor.

Alternativa este de a recruta mercenari străini din surse atît de îndepărtate, încît să se simtă străini în sînul populaţiei cosmopolite a capitalei. Patronul lor imperial va putea atunci spera că îi vor fi credincioşi atîta timp cît el se va dovedi un platnic generos şi punctual. Aceste considerente au determinat unele guverne imperiale să opteze adeseori pentru o gardă mercenară străină. Augustus a angajat o gardă de germani din pădurile Europei de nord. Succesorii săi romani din răsărit, în secolele al IX-lea şi al X-lea e.n., angajau khazari din stepă, khvarizmi din Asia centrală, iar mai tîrziu i-au înlocuit sau suplimentat cu scandinavi şi cu englezi (,,varangii"). Hanul khazar, care el însuşi era evreu, angaja khvarizmi musulmani. Abasizii din Bagdad cumpărau sclavi turci din Asia centrală. Omeiazii refugiaţi în Andaluzia au cumpărat sclavi slavi (de unde şi cuvîntul sclav) de la negustorii de sclavi franci. Padişahul otoman şi-a recrutat un personal de sclavi dintre copiii supuşilor săi creştini şi i-a transformat pe aceşti sclavi foşti creştini convertiţi la islamism, în instrumentele sale, nu numai pentru paza propriei sale persoane, dar şi pentru administrarea imperiului său, excluzînd chiar de la aceste sarcini pe coreligionarii săi născuţi liberi şi musulmani.Coroana franceză şi papalitatea angajau gărzi elveţiene.

In cea mai mare parte a cazurilor, aceste gărzi străine au străpuns mîna ce s-a sprijinit pe ei. Aşa s-au purtat gărzile franceze ale lui Ludovic al XVI-lea, ca şi pretorienii împăratului Pertinax. Khvarizmii musulmani ai hanului

khazar aveau obiceiul ca în momentele de criză să-i dicteze patronului lor condiţii drastice. Gărzile alcătuite din sclavi turci ale abasizilor le făceau stăpînilor lor viaţa atît de insuportabilă la Bagdad, încît i-au silit pe califi să se refugieze la Samara. Personalul de sclavi de la curtea padişahului otoman devenise atît de capricios şi de turbulent şi în acelaşi timp atît de puţin războinic, încît în 1826 Mahomed al II-lea se descotorosi de ei, masacrîndu-i pe toţi. Gărzile împăraţilor romani din răsărit, compuse din trei naţionalităţi, fac excepţie, deoarece nu au nici o menţiune negativă la activul lor, iar garda elveţiană a coroanei Franţei reprezintă un caz unic, deoarece, după ce garda franceză a trecut de partea revoluţiei, şi-a sacrificat viaţa pentru un patron care era atît de fricos, încît nu a lăsat-o să-1 apere nici pe el şi nici să se apere pe ea însăşi. Cit despre garda elveţiană a papalităţii, ea n-a ajuns să fie pusă la încercare, căci în 1870, cînd armata italiană s-a aflat la poarta Vaticanului, nici nu a încercat să-i treacă pragul.

Istoria majorităţii gărzilor angajate sau cumpărate pentru a proteja pe stăpînii imperiilor în propriile lor oraşe-capitale arată că un creuzet se poate lesne transforma într-un butoi cu pulbere. Aceasta poate surveni cu atît mai uşor, cu cît gărzile imperiale nu sînt singurul element exploziv în populaţia unei capitale. Există, de asemenea, un proletariat urban în galeriile întunecoase de sub grandioasele construcţii ale capitalei. Acest proletariat este recrutat dintre imigranţii veniţi sau aduşi în capitală pentru a îndeplini unele munci inferioare ce sînt necesare şi care n-au reuşit să-şi croiască un drum în viaţă şi au decăzut (aceştia reprezintă majoritatea).

Proletariatul metropolitan nu avea multe posibilităţi de a-şi cîştiga existenţa. într-o

capitală din era premecanizării existau trei profesiuni remuneratoare : serviciul public, armata, artele şi meseriile care produceau mărfuri de lux pentru *establishment*[XXXV]. Din punct de vedere social şi cultural, proletariatul nu putea concura la primele două profesiuni, din punct de vedere tehnologic nu putea concura la cea de-a treia, dat fiind că producţia de mărfuri de lux necesita o calificare meşteşugărească. O revoltă în masă a proletariatului metropolitan putea lua guvernul imperial prin surprindere, răsturnîndu-1, pe cînd o insurecţie provincială nu avea un asemenea efect rapid, chiar dacă se petrecea pe o scară mai largă şi chiar dacă insurgenţii provinciali erau mai hotărîţi şi mai perseverenţi decît proletariatul metropolitan.

De aceea, în anumite cazuri, unele guverne imperiale au socotit că merită să acorde proletariatului său metropolitan cîte o mică pomană ca să-1 îmbuneze şi să-1 facă să stea liniştit. Această pomană avea să fie cît mai redusă, în- semnînd pentru veniturile imperiale cea din urmă cheltuială, după stabilirea tuturor cheltuielilor pentru întreţinerea curţii, pentru plata slujbaşilor publici şi a forţelor armate. Pentru a putea răsturna *establishment-ul* existent, proletariatul metropolitan avea nevoie de sprijinul clasei mijlocii metropolitane şi al forţelor armate din capitală. în revoluţia franceză, scurta alianţă dintre aceste trei forţe a măturat totul în calea ei, dar fie burghezia, fie forţele armate sau amîndouă laolaltă au tras de obicei foloasele pe seama proletariatului metropolitan ori de cîte ori acesta a intrat în alianţă cu ele. Aşa a luat sfîrşit revoluţia franceză la Paris, precum şi consecinţele ei, revoluţiile din 1848 şi 1871.

XXXV *Establishment* (engl.) — categoriile sociale care ocupă posturile de conducere ale unei ţări. — *Nota trad.*

Cînd a izbucnit insurecţia *Nilca* la Constantinopol, în anul 532, tronul împăratului Justinian I şi poate chiar şi viaţa sa au fost salvate nu de garda sa, ci de o mică forţă de trupe alcătuite din veterani de război.

8. ORAŞE CONSIDERATE SFINTE

Fiecare oraş — sau, mai precis spus, fiecare oraş dinaintea actualei ere a mecanizării — a fost, orintre altele, intr-o oarecare măsură un oraş considerat sfînt. După părerea mea, pînă în urmă cu aproximativ două sute de ani, fiecare oraş avea şi un aspect religios. Nici un oraş, în nici o perioadă şi în nici un loc înainte de izbucnirea şi răspîndirea revoluţiei industriale, nu a avut exclusiv un aspect comercial, industrial, politic, militar sau religios. Oraşele s-au deosebit unele de celelalte datorită predominării uneia sau alteia sau mai multora dintre aceste activităţi, dar niciodată datorită exclusivităţii uneia dintre ele. întotdeauna au avut loc şi alte activităţi în acelaşi timp. Oraşele mecanizate, care şi-au făcut apariţia în Anglia secolului al XVIII-lea, s-au deosebit prin faptul fie că erau complet lipsite de aspectul tradiţional religios, fie că acesta supravieţuia sub forma unor vestigii.

în oraşul tradiţional, clădirea publică cea mai importantă era principalul loc de rugăciune al comunităţii religioase predominante : catedrala, moscheea, biserica

sau templul. Abia în cursul ultimelor două secole, principalul punct de reper arhitectural dintr-un oraş tipic a încetat de a mai fi minaretul, clopotniţa sau pagoda, lu- îndu-i locul un coş de fabrică sau un hotel înalt, un bloc de birouri sau de apartamente. Actualul orizont tipic urban ar putea fi însă doar temporar.

în trecut, religia a constituit un element curent al vieţii urbane, de fapt, elementul cel mai important, în virtutea importanţei preeminente a religiei printre diversele moduri de activităţi umane. Cele mai vechi documente contemporane ce ne-au parvenit provin din oraşele su- meriene şi aceste documente arată că fiecare dintre aceste oraşe era din punct de vedere juridic proprietatea unui zeu sau a unei zeiţe — o putere care la origine a simbolizat una sau alta dintre forţele naturii, dar care ulterior a fost înregimentată spre a servi unui scop diferit : simbolizarea puterii colective a comunităţii umane încorporate într-un oraş-stat.

Din cele mai vechi documente sumeriene ce ne-au parvenit pînă astăzi rezultă că la acea dată comunităţile politice sumeriene erau oraşe-state ai căror conducători erau laici, dar suveranitatea juridică pe care zeul său continua s-o exercite, precum şi rolul pe care continuau să-l aibă preoţii divinităţii tutelare în viaţa economică a comunităţii lasă să se înţeleagă că la origine comunităţile sumeriene au fost, probabil, nu oraşe-state, ci temple-state. Această ipoteză — căci e vorba doar de o ipoteză — se sprijină pe cel puţin două cazuri atestate de istorie, în care civilizaţia sedentară a fost introdusă de corporaţii ecleziastice într-un mediu înconjurător — fizic, economic şi social — neprielnic pentru viaţa urbană şi pentru agricultură,

cum erau, de exemplu, mlaştinile acoperite cu junglă din bazinul inferior al Tigrului-Eufratului înainte de a fi fost drenate şi irigate de om.

în ambele cazuri, comunităţile care au întreprins această acţiune au fost mănăstiri. în Irlanda, viaţa a fost pastorală pînă la fondarea, în secolul al Vl-lea e.n., a mănăstirilor creştine, care au devenit centre de dezvoltare a oraşelor, în Mongolia, viaţa era nu numai pastorală, ci nomadă pastorală pînă la convertirea mongolilor la forma tantrîcă de budism în 1576—1577 e.n. şi a convertirii ulterioare — aproximativ în 1620 — a calmucilor, rudele lor de sînge, cu care se învecinau la apus. Această formă iniţial bengali de budism prinsese rădăcini în Tibet. Misionarii care i-au convertit pe mongoli şi pe calmuci erau tibetani ; convertirea a fost urmată de implantarea în jumătatea înaltă, de răsărit, a stepei euroasiene de mănăstiri budiste de tip tibetan, iar fiecare tînăr mongol sau calmuc care devenea novice se convertea implicit de la modul de viaţă nomad la modul de viaţă sedentar.

In Mongolia, ca şi în Irlanda, prefacerile economice şi sociale determinate de convertirea religioasă au fost înfăptuite cu rîvnă şi în mod radical, şi această acţiune dificilă a fost opera unor corporaţii ecleziastice organizate. Pare logic să se presupună că acelaşi înalt grad de organizare a fost necesar pentru a-i determina pe strămoşii cetăţenilor şi ţăranilor din sta- tele-oraşe sumeriene să înfăptuiască munca de echipă de lungă durată pe care o reclama transformarea mlaştinilor acoperite de junglă în ogoare irigate. Aceşti pionieri munceau la scară mare pentru ţeluri îndepărtate. Nu se puteau aştepta să trăiască atît cît să ajungă să se bucure ei înşişi de roadele muncii lor.

Introducerea modului de viaţă sedentar în Mongolia nu este singurul caz cînd călugării s-au abătut de la ţelul vieţii lor, devenind pionieri în loc de a continua să fie anahoreţi. în căutarea singurătăţii, ei s-au retras în mici fortăreţe neospitaliere : mănăstirile cisterciene[XXXVI] — Rievaulx, Byland, Fountains, Jervaulx — printre dealurile din nordul Yorkshire-ului ; peninsula stîncoasă pe care se înalţă Muntele Athos, la poalele căruia se sparg valurile Mării Egee ; culmea înzăpezită a Muntelui Koya San, în Japonia ; şi — cel mai mare tur de forţă dintre toate — vîrfurile abisale ale Meteorei („Sus de Tot"), într-un colţ din nord-vestul Thessaliei. Disciplina şi hărnicia au făcut să înflorească ţinuturi sălbatice, iar prezenţa călugărilor a atras vizitatori lumeşti, care ar fi evitat aceste regiuni neospitaliere dacă călugării nu le-ar fi făcut accesibile. Intr-o eră a credinţei, laicii fac pelerinaje la asemenea mănăstiri retrase ; într-o eră a scepticismului, ei continuă să le viziteze ca turişti, dar vizitele lor pun în faţa călugărilor o problemă etică cu două tăişuri.

Dacă călugării îi primesc bucuroşi pe vizitatori, ei riscă să se lase iar atraşi şi absorbiţi de lumea pe care, cu preţul atîtor sacrificii, s-au luptat s-o alunge din cugetul lor. Pe de altă parte, dacă îi vor respinge pe laici, ei vor renunţa la o posibilitate de influenţare spirituală şi la nişte venituri financiare certe, căci, deşi călugări, sînt totuşi fiinţe umane şi nu pot trăi nici ei numai cu aer (după cum spune legenda că trăieşte cameleonul). In consecinţă, un sanctuar monastic, pe care motive de securitate publică şi agnosticismul particular nu au reuşit să-1 desfiinţeze, tinde să se transforme într-o aşezare seculară. La

XXXVI Cislercienii, ordin de călugări fondat la Citcaux, în Franţa. — *Nota trad.*

Meteora, în prezent, majoritatea mănăstirilor stilite[XXXVII] au fost evacuate, iar cele cîteva ce mai sînt întreţinute şi vizitate sînt legate de lumea profană prin fire telefonice — o concesie necesară făcută cerinţelor comerţului turistic, dar o nesocotire postumă a activităţii fizice şi spirituale înfăptuite de primii călugări care au escaladat aceşti pereţi prăpăstioşi aproape verticali — nimeni nu ştie astăzi cum de au reuşit — pentru a-şi constitui acolo un azil inaccesibil. Dacă, pe de o parte, dezvoltarea economică a ţinuturilor sălbatice de către pionierii-călugări a însemnat un succes, pe de altă parte, călugării înşişi au fost pedepsiţi, răpindu-li-se ceea ce cu greu cîştigaseră. Succesul obţinut de pionierii cistercieni în Yorkshire-ul de nord în privinţa dezvoltării mineritului şi a creşterii oilor pe dealurile din Cleveland, anterior inaccesibile, a însemnat pieirea lor, atunci cînd ţinutul pe care ei l-au făcut rentabil a fost preluat de reformatori.

într -un oraş-stat sumerian, corporaţia preoţilor care se ocupa de problemele zeului sau ale zeiţei tutelare se ocupa în acelaşi timp, ex *officio,* şi de viaţa economică a oraşului ; iar în oraşele care au devenit în primul rînd şi în principal oraşe considerate sfinte, religia şi economia şi-au menţinut, în general, asociaţia care le unea la origine. O ilustrare în acest sens o prezintă exemplul oraşelor Mecca şi Assisi.

în zilele noastre, Mecca este considerat de oricine, musulman sau nemusulman, drept un oraş sfînt, în primul rînd, în virtutea faptului că a fost oraşul natal al profetului Maho- med — oraşul în care s-a născut şi a crescut şi în care şi-a înfăptuit misiunea profetică înainte

---

XXXVII De la „stylos" — coloană, în limba greacă ; sihaştri despre care se spunea că-şi petreceau viaţa în vîrful unei coloane. — *Nota trad.*

de a se fi mutat la Yathrib (Medina). Mecca a fost considerată un oraş sfînt cu mult înainte ca Mahomed să-şi fi pus pecetea pe sfinţenia ei.

Mahomed însă a făcut să sporească sfinţenia de care Mecca se bucurase şi pînă atunci datorită faptului că s-a născut la Mecca, a dat bine- cuvîntarea sa adorării în Kaaba[XXXVIII] a unuia dintre zeii acestui sanctuar, precum şi datorită faptului că a dat binecuvîntarea sa pelerinajului anual la Mecca, care, în virtutea caracterului sfînt al sanctuarului Kaaba, era de multă vreme un loc de pelerinaj.

Pe de altă parte, prestigiul sanctuarului din Mecca şi pelerinajul anual, ce reprezenta un tribut adus acestui prestigiu, erau în mod indisolubil legate de rolul economic al oraşului Mecca, ca centru comercial al unei zone din Arabia ce se întindea cu mult mai departe de frontierele oraşului-stat. Mecca, la fel ca premergătoarele sale Petra şi Palmyra şi spre deosebire de Taif şi Yathrib, nu era o oază agricolă. Poseda un izvor, faimosul Zamzam, fără de care acest loc ar fi fost nelocuibil. Mecca trebuia însă să-şi cîştige existenţa prin comerţ; or, în lumea anarhică a Arabiei, aşa cum a fost în mai toate perioadele pînă la crearea actualului stat saudit, călătoriile comerciale se puteau face numai dacă şi atîta timp cît exista o suspendare temporară a atacurilor armate. în societatea arabă tradiţională, singura lege care impunea suspendarea atacurilor avea caracter religios, şi iarmarocul anual, la care veneau voiajori comerciali din locuri îndepărtate şi care reprezenta punctul central al economiei

---

XXXVIII (In limba arabă, *zar, cub.)* Templu de formă cubică din oraşul Mecca avînd fixată în zidul de răsărit o „piatră neagră", probabil de origine meteorică, obiect de cult pentru *hanifi,* de la care au preluat-o mahomedanii. — *Nota trad.*

oraşului, putea fi ţinut numai cu condiţia ca acest iarmaroc să constituie în acelaşi timp un festival religios, astfel înêît voiajorii comerciali care participau la iarmarocul din Mecca să poată conta pe o imunitate temporară faţă de atacuri, dat fiind că erau şi pelerini, nu numai comer- cianţi. Mahomed însuşi era un meccan tipic al timpului său, care îşi cîştiga existenţa ca conducător de caravane între Mecca şi Damasc înainte de a fi devenit profet şi, totodată, politician ; şi s-ar putea ca una dintre sursele de inspiraţie subconştientă a misiunii sale profetice să fi constat din contactul incidental cu iudaismul şi creştinismul, de care luase cunoştinţă în cursul călătoriilor sale în ţinuturi străine pentru treburi negustoreşti.

Tot astfel, pentru orice creştin sau necreştin, Assisi este considerat în primul rînd un oraş sfînt în virtutea faptului că aici s-a născut sfîn- tul Francisc şi tot aici a fost scena principală a

activităţilor sale — atît înainte, cît şi după retragerea sa din existenţa burgheză a lumii medievale occidentale. Dacă Francisc a fost crescut într-o societate pe care a ajuns s-o respingă cu atîta vehemenţă, aceasta s-a datorat faptului că Assisi era un oraş-stat cu o activitate economică de o mare diversitate. Tatăl lui Francisc, Pietro Bemardone, era un negustor de manufactură din Assisi care adunase avere graţie tranzacţiilor pe care le făcea de la sediul său principal din Assisi cu ţinuturi atît de îndepărtate ca Franţa, Numele de Francisc, pe care Pietro îl dădu fiului său, era un semn de recunoştinţă faţă de ţara unde Pietro îşi adunase averea. Răsfăţîndu-1 pe fiul său Francisc şi acordîndu-i un venit princiar, pe care-1 îndemna să-1 cheltuiască pe o viaţă de lux şi petreceri, Pietro îşi exercita prin locţiitor rolul de „consumator proeminent[11]. Reacţia violentă a lui Francisc împotriva vieţii de belşug ce-i fusese destinată de părintele său reprezintă poate primul exemplu înregistrat în istoria socială şi spirituală occidentală al unei revolte manifestate de generaţia tînără împotriva a ceea ce se numeşte azi „modul de viaţă american". în 1969, în Statele Unite, această revoltă pătrunde în rîndu- rile tinerei generaţii din familiile americane cu „gulere albe", care s-au bucurat un timp destul de îndelungat de bunăstare, încît copiii lor să se simtă saturaţi şi dezgustaţi de o bogăţie pe care o socotesc ca fiind un lucru de la sine înţeles, deoarece nu au cunoscut niciodată sărăcia.

Cazurile speciale ale oraşelor Assisi şi Mecca ridică o problemă generală, şi anume modul în care oraşele considerate sfinte au căpătat acest statut. în unele cazuri, caracterul sfînt le-a fost conferit de asocierea lor cu o fiinţă omenească considerată sfîntă sau de un eveniment, sau de evenimente

deosebite, cruciale, în viaţa unei asemenea fiinţe. Assisi n-ar fi fost consi- 213

derat niciodată un oraş sfînt dacă n-ar fi fost oraşul natal al lui Francisc şi sediul principal al activităţii sale religioase, pînă la sfîrşitul vieţii sale. Pe de altă parte, Mecca ar fi fost considerată un oraş sfînt chiar dacă Mahomed nu s-ar fi născut acolo sau dacă ar fi continuat să trăiască şi să muncească la Mecca pînă la sfîrşitul zilelor sale ca simplu negustor meccan. E adevărat că, dacă n-ar fi fost cariera lui Mahomed, raza influenţei religioase a oraşului Mecca nu s-ar fi extins niciodată dincolo de limitele domeniului de activitate comercială a oraşului. N-ar fi ajuns niciodată să îmbrăţişeze aria vastă a lumii islamice din zilele noastre. Totuşi, în cadrul limitelor premahomedane ale influenţei religioase şi comerciale radiate de Mecca, Kaaba — unde domneşte încă o trinitate de zeiţe, precum şi un unic zeu mascul, denumit pur şi simplu „dumnezeu“ („Allah“, ceea ce înseamnă literalmente „dumnezeul[1]* prin excelenţă) — ar fi continuat să se bucure de prestigiu religios şi să atragă vizitatori, care erau în acelaşi timp pelerini şi voiajori comerciali.

Bethlehem îşi datorează statutul de oraş considerat sfînt exclusiv tradiţiei conform căreia Iisus s-ar fi născut acolo, iar Nazareth, exclusiv faptului istoric că a crescut şi probabil a şi muncit acolo în meseria familiei sale, tîmplăria, înainte de a fi pornit să-şi îndeplinească misiunea religioasă. La Nazareth, misiunea lui Iisus a eşuat. Concetăţenii săi se simţeau ofensaţi de faptul că unul de-o seamă cu ei îşi aroga autoritatea de a discuta pe un ton independent, pe care nu şi l-ar fi permis nici măcar un rabin eminent, cu studii tradiţionale rabinice. Iisus şi-a propovăduit misiunea îndeosebi în oraşele şi satele de pescari de pe malurile lacului din Galileea, acolo şi-a cîştigat

discipolii ; cu toate acestea, malurile lacului care au fost teatrul misiunii lui Iisus nu au devenit locuri sfinte pentru biserica creştină. Mai logic, copacul de la Bodh Gaya, unde Gautama a avut revelaţia, şi parcul de animale sălbatice de la Sarnath, care a fost adeseori scena predicilor sale ulterioare, au devenit principalele locuri sfinte şi puncte de pelerinaj ale lumii budiste, pe cînd Kapilavastu, oraşul-stat în care Gautama s-a născut şi a crescut şi unde era moştenitorul legal al tronului, s-a bucurat comparativ de mult mai puţină veneraţie.

E firesc să fie aşa, dat fiind că Buda nu numai că s-a dezis de moştenirea sa, ca şi Francisc, dar a fugit de la Kapilavastu, aşa cum Mahomed a fugit de la Mecca, iar Iisus a ocolit, se pare, Nazarethul după ce fusese primit cu ostilitate acolo cînd s-a înfăţişat în noul său rol de profet. Buda s-a împăcat, în cele din urmă, cu concetăţenii săi, inclusiv cu tatăl său, regele lor, după cum şi Mahomed s-a împăcat la sfîrşit cu majoritatea ostilă a concetăţenilor săi mec- cani. După ce fiecare dintre ei şi-a început misiunea, nici Buda, nici Iisus şi nici Mahomed nu au continuat să acţioneze din oraşele lor natale, aşa cum a continuat să facă Francisc.

Yathrib, ca Assisi şi Bethlehem, n-ar fi devenit niciodată un oraş sfînt dacă n-ar fi ajuns să fie asociat unei personalităţi harismatice. La fel ca Taif şi ca Jerichon, dar spre deosebire de Mecca, Yathrib era un oraş-stat cu resurse proprii, căci oraşul se aproviziona de pe ogoarele şi din pădurile de palmieri ale unei oaze. Yathrib nu era obligată, ca Mecca, să trăiască din comerţul ce se făcea sub umbrela religiei. Yathrib n-ar fi fost considerat niciodată un oraş sfînt dacă n-ar fi devenit „oraşul profetului[14] (Madi- nat-al-

Nabi), datorită faptului că a fost teatrul celei de-a doua etape a carierei sale şi locul unde a fost înmormântat.

Faptul că a fost locul de naştere al unei personalităţi harismatice sau teatrul misiunii sale ulterioare nu sînt singurele forme de asociere locală cu o asemenea personalitate care pot conferi unui oraş statutul de oraş sfînt. Un oraş poate ajunge să fie considerat sfînt şi datorită faptului că a fost scena unui eveniment spiritual transcendental, autentic sau legendar. De exemplu, Ierusalimul este considerat oraş sfînt de către musulmani pentru că profetul Mahomed credea că acesta era locul de unde în „Noaptea puterii" [XXXIX] s-a înălţat la cer şi a coborît din nou pe pămînt. Cel mai tragic dintre toate evenimentele posibile în viaţa unui profet este martiriul, iar locul unde s-a petrecut martiriul devine şi mai sfînt dacă martirul a şi fost în- mormîntat acolo. Crucificarea şi înmormînta- rea lui Iisus la Ierusalim sînt cele două evenimente din istoria lui Iisus care au făcut din Ierusalim un oraş considerat sfînt de creştini. Faimosul martiriu şi înmormîntarea la Roma a apostolilor Petru şi Pavel au făcut ca Roma să fie considerată de către creştinii romano-cato- lici occidentali un oraş sfînt, care urmează imediat după Ierusalim. înainte de reformă, Can- terbury era considerat un oraş sfînt şi un loc de pelerinaj pentru creştinii englezi — şi pentru alţi creştini occidentali —

XXXIX Mahomedanii consideră stînca pe care a fost ridicată moscheea lui Omar, la Ierusalim — în 691 e.n., după cucerirea Palestinei în 637 —, drept locul de unde arhanghelul Gabriel l-a ridicat pe profetul Mahomed în ceruri, în timpul unui vis, şi unde l-a adus înapoi. în tradiţia iudaică, stînca e considerată drept piatra pe care urma să fie sacrificat Isaac. — ***Nota trad.***

datorită faptului că fusese teatrul martiriului lui Thomas Becket şi locul unde era înmormîntat, ceea ce indispunea şi punea în mare încurcătură coroana engleză. Karbalâ şi Mashhad sînt considerate oraşe sfinte de către musulmanii şiiţi, fiind scene ale martiriului şi locul unde sînt înmor- mîntaţi nepotul lui Mahomed şi fiul lui Aii I-Iusein, şi respectiv imamul Riza.

Aii însuşi a fost asasinat la Kufa, însă oraşul pe care l-a aureolat prin martiriul său este Najaf, unde este înmormîntat. Najaf, oraşul mormintelor şiiţ-ilor, ale căror trupuri au fost aduse acolo pentru a fi îngropate lingă mormîn- tul lui Aii, se întinde departe în deşert, dincolo de linia orizontului. Kadhimain — al treilea dintre oraşele considerate sfinte de către şiiţi în Irak — îşi datorează aureola numai mormintelor celor doi imami Kazim şi Musa. Mormîntul sfîntului Anton din Padova, ca şi renumitul mormînt al sfîntului apostol Iacob din Compos- tela, în colţul din nord-vest al Spaniei, au atras pelerini din toate părţile lumii creştine catolice occidentale. Atît de puternică poate fi atracţia exercitată de mormîntul unui sfînt, chiar dacă personalitatea harismatică a cărui trup se află înmormîntat nu a suferit martiriul în acel loc.

Pentru ca un oraş să fie considerat sfînt nu e însă neapărat nevoie nici de martiriu, nici de mormînt; la fel de eficace poate fi credinţa că un loc anume a fost scena unui miracol. La Wutai, „Muntele cu Cinci Terase“ (de fapt, ' culmi) din provincia chineză Shansi, un joc de "lumini — considerat supranatural, deoarece era neobişnuit — a fost interpretat ca fiind aura 'lui Bodhisattva Monju (Manjusri). Această credinţă a dat naştere unei aglomeraţii de mă- ' năstiri — un adevărat oraş monastic —, care a devenit un loc de pelerinaj pentru budiştii credincioşi, ce

veneau aici pînă şi din Japonia. Unul dintre aceştia, călugărul japonez Ennin, a lăsat un document despre vizita sa la Wutai în anul 840 e.n.[1] Extazul care l-a cuprins cînd ’ a ajuns acolo l-a făcut să uite de greutăţile şi primejdiile călătoriei sale.

De două ori deja în istoria creştinismului occidental, un sat cocoţat pe platoul ce încununează „pintenul Italiei" a devenit un magnet pentru pelerini. Grota de la Monte Sant’Angelo,

■ [1] Vezi „Jurnalul lui Ennin", tradus de Edwin O-
■ Reischauer, p. 214—260, şi „Călătoriile lui Ennin în
■ China dinastiei Tang", de Edwin O. Reischauer, p. 26—
■ 28 (ambele volume : New York, 1955, Ronald Press). unde se spune că în jurul anului 490 arhanghelul Mihail a apărut episcopului Laurentius din Siponto, a devenit, începînd din secolul al Xl-lea, al treilea loc de pelerinaj ca grad de popularitate în toată creştinătatea occidentală, după Roma şi Compostela. în cursul secolului al Xl-lea, Monte Sant’Angelo a făurit istoria militară şi politică, atrăgînd spre sud-estul Italiei o avangardă a normanzilor, care ulterior au cucerit teritoriile de la răsărit de Roma şi din sudul Lombardiei şi au procedat la formarea Regatului celor două Sicilii. Pelerinii se mai îndreaptă şi astăzi către Monte Sant’Angelo ; pe vremea mea însă era întrecut de vecinul său San Giovanni Rotondo, din cauza stigmatelor ce se vedeau pe mîinile preotului parohiei locale, padre Pio di Pietralcina (1887—1968). O mulţime uimitoare de hanuri pentru pelerini au apărut la San Giovanni de pe Monte Gargano, la fel ca la Fatima în Portugalia, unde trei copii ciobani au văzut-o apărînd de şase ori pe fecioara Maria la 13 mai 1917 şi în zilele următoare. Fatima şi San Giovanni mai sînt încă la începuturile lor. Nu au avut încă timpul — şi cine ştie dacă vor reuşi şi în viitor — să rivalizeze cu prestigiul şi popularitatea grotei din Lourdes, unde, la 11 februarie 1858, o păstoriţă, Bernadette

Soubirous, a văzut o apariţie a fecioarei, întîmplare care s-a repetat. Lourdes este actualmente cel mai frecventat loc de pelerinaj catolic din Lumea Veche.

In Lumea Nouă, grota din Lourdes are un pandant în bazilica din Guadalupe, la periferia de nord-est a lui Ciudad de Mexico, în locul unde în decembrie 1531 unui indian convertit la creştinismul catolic, Juan Diego, i-a apărut de trei ori la rînd fecioara Maria. La Guadalupe, după cum se povesteşte, fecioara a apărut credinciosului indian îmbrăcată în veşminte indiene şi cu pielea pigmentată la fel ca indienii, imprimîndu-i pe haină imaginea ei, aşa cum se spune că Iisus şi-a imprimat imaginea pe mandilul[XL] pe care l-a trimis unui rege contemporan cu el, Abgar din Osrhoene, şi pe batista cu care sfînta Veronica i-a şters sudoarea de pe frunte, pe Via Dolorosa.

Vindecările şi salvările miraculoase atribuite fecioarei din Guadalupe rivalizează cu cele atribuite fecioarei din Lourdes, iar sinceritatea şi primitivismul tablourilor naive înfăţişînd aceste întîmplări, pictate şi dedicate de către beneficiari recunoscători, sînt cît se poate de mişcătoare. La Guadalupe, fecioara a înfăptuit istorie seculară, ca şi arhanghelul la Monte Sânt' Angelo. închinarea în comun la zeiţa europeană, care s-a arătat unui convertit indian în costumaţie indiană, a produs fuzionarea cuceritorilor europeni ai Mexicului cu victimele lor autohtone într-o naţiune mexicană în care deosebirile fizice de rasă s-au atenuat datorită căsătoriilor mixte, dar mai ales datorită unirii inimilor, care a făcut ca aici căsătoriile mixte să devină acceptabile din punct de vedere psihologic. în Mexic, inegalităţile economice şi sociale şi con-

XL Haină largă purtată deasupra celorlalte veşminte. ***— Nota trad.***

flictele politice rezultînd din acestea nu sînt determinate de deosebiri de rasă.

Fecioara Maria a fost în măsură să confere şi altor oraşe statut de sfinţenie, fără a-şi face personal apariţia. La Walsingham, în districtul Norfolk din răsăritul Angliei, o statuie a fecioarei despre care se spunea că varsă lacrimi atrăgea şuvoi de pelerini din multe părţi ale creştinătăţii occidentale, care au lăsat în urma lor biserici parohiale de o mare splendoare şi de proporţii impunătoare, ce dăinuie pînă în zilele noastre de-a lungul drumului pelerinilor. Aceste biserici n-ar fi putut fi construite la asemenea scară de către populaţia locală din fonduri proprii şi nici n-ar fi fost necesare comunităţilor locale, chiar atunci cînd populaţia din răsăritul Angliei atinsese cel mai mare număr. Ele reprezintă monumente ale pietăţii pelerinilor în drum spre Walsingham, care lăsau danii pentru bisericile parohiale ce se aflau în calea lor. Cît priveşte orăşelul italian Lo- reto din Marche, el îşi datorează existenţa prezenţei aici a Casei Santa — despre care se spune că ar fi casa fecioarei Maria, care la origine se afla la Nazareth, dar care, conform legendei, a fost transportată în creştinătatea apuseană de îngeri, după căderea, în anul 1291, a oraşului Acera, ultimul punct de sprijin al cruciaţilor în Palestina. Se spune că îngerii au depozitat în mod provizoriu „Santa Casa“ pe malul răsăritean al Adriaticei şi că apoi au mutat-o, patru ani mai tîrziu, în actualul său loc dintr-o pădurice de lauri, pe ţărmul italian. Pelerinii atraşi de Santa Casa de Loreto au făcut să răsară aici un orăşel considerat sfînt.

Totuşi, actualele oraşe creştine considerate sfinte din Europa occidentală şi din America centrală enumerate în acest capitol sînt întrecute în splendoare de ruinele în prezent abandonate ale oraşului Kalat Şaman, vast

labirint de clădiri ecleziastice din nordul Siriei, avînd drept nucleu baza coloanei care de trei ori a fost înălţată şi în vîrful căreia ascetul Simion stilitul a trăit din anul 412 pînă la moartea sa, în anul 459 e.n. In majoritatea cazurilor de faţă relatez lucrurile ca martor ocular, căci am vizitat, pe lîngă Kalat Şaman, toate locurile creştine occidentale menţionate mai sus, în afară de Compostela, Loreto şi Lourdes. Aş dori să mai trăiesc şi să pot vizita Compostela, dar şi mai mult încă doresc să văd Dayr Şaman (Telanessos), grupul de hanuri — de fapt un adevărat orăşel —- de la poalele dealului pe a cărui culme este aşezat Kalat Şaman. Cele două localităţi sînt la depărtare una de cealaltă de circa zece minute de mers pe jos şi erau legate printr-o cale sacră pavată, distrusă în prezent. Iar la data de 22 aprilie 1957, cînd soţia mea şi cu mine am vizitat Kalat Şaman, ploua aşa de tare şi noroiul era atît de gros, incit Dayr **Şaman, în** vale, devenise inaccesibil. Dacă într-o asemenea zi de primăvară vremea era aşa de rece şi ploioasă, cum va fi fost în timpul celor patruzeci şi şase de ierni pe care ascetul Simion le-a petrecut în vîrful coloanei, înălţată de trei ori, de fiecare dată la o înălţime din ce în ce mai ameţitoare şi mai bătută de vînturi ?

Kalat Şaman este unul din acele locuri unde s-au petrecut evenimente de seamă în viaţa unor personalităţi harismatice şi unde se spune că s-au întîmplat minuni, dar care nu au fost anterior teatrul unor evenimente istorice a căror amintire să fi supravieţuit şi care, de asemenea, nu au fost ocupate anterior de vreo aşezare omenească mai importantă. Nu există nici un motiv istoric cunoscut pentru care coloana ascetului Simion să fi fost înălţată la Kalat Şaman sau pentru care fecioara să fi apărut celor trei

copii păstori într-un tufiş de pe păşunile satului Fatima sau lui Juan Diego la Guadalupe, sau pentru care San Giovanni Rotondo să fi fost satul unde preotul local s-a ales cu stigmate sau pentru care un anume copac de la Bodh Gaya să fi fost cel la umbra căruia Buda să fi avut revelaţia. în asemenea cazuri, aşezarea din preajma locului unde s-a petrecut întîmplarea nu se va dezvolta poate niciodată mai departe de forma sa iniţială, constînd dintr-un număr de hanuri pentru adă- postirea pelerinilor, iar pelerinii sînt prin definiţie o populaţie flotantă.

Olympia, care a împărţit cu Delphi rolul de centru cultural şi religios internaţional al lumii elene, era locul unei adunări o dată la patru ani, care, ca şi adunarea anuală de la Mecca, era posibilă într-o societate anarhică numai datorită stabilirii unui armistiţiu pe timpul festivalului, sub auspiciile zeilor şi zeiţelor tutelare locale. Festivalul de la Olympia s-a ţinut o dată la patru ani, cu unele rare întreruperi, timp de o perioadă de mai bine de unsprezece secole, începînd din anul 776 î.e.n. pînă în anul 393 e.n. în tot acest timp, populaţia permanentă din Olympia a rămas limitată la personalul redus de preoţi şi îngrijitori. Pe de altă parte, Delphi era deja un oraş-stat, deşi neînsemnat din punct de vedere politic, înainte ca oracolul şi festivalul să-i fi conferit statutul său eminent internaţional; iar delphienii au trebuit să plătească pentru acest statut, permi- ţînd să li se ia din mînă controlul oracolului şi al festivalului de către un organ internaţional — Liga amphictionică [1] —, care iniţial reprezenta douăzeci şi patru dintre popoarele Greciei centrale şi de nord-est şi care, în cele din urmă, a ajuns să reprezinte toate statele elenice mai importante la răsărit de strîmtoarea Otranto.

Mecca, la fel ca şi Delphi, era un oraş-stat

care, începînd să fie considerat un oraş sfînt, a căpătat o faimă religioasă disproporţionată faţă de importanţa sa politică şi economică. Mec- canii însă au reuşit mai bine decît delphienii să păstreze în propriile lor mîini controlul asupra altarului lor şi asupra pelerinajului. Ei nu au avut aceeaşi soartă ironică ca a delphie- nilor, pînă ce Hijazul a fost anexat de către Arabia Saudită în 1926.

Ce reprezentau construcţiile monumentale ridicate de populaţia maya în Guatemala de nord şi în Yucatan ? Erau ele oare pandante ale Olympiei sau ale oraşelor Delphi şi Mecca ? în această privinţă nu există un consens între arheologi şi nici documente scrise care să furnizeze un răspuns.

Stabilirea la Bodh Gava a copacului la umbra căruia Buda a avut revelaţia a fost poate în- tîmplătoare, însă alegerea ulterioară de către Buda a parcului de animale sălbatice de la Sarnath ca loc obişnuit al predicilor sale s-ar

[1] Federaţie a popoarelor din Grecia antică care ţineau adunări pentru a dezbate probleme religioase şi politice. — *Nota trad.* putea să fi fost determinată de istoria anterioară a oraşului Sarnath şi a împrejurimilor sale. Parcul era un sanctuar pentru animale sălbatice, fiind un loc consacrat încă înainte de a fi devenit sfînt pentru lumea budistă de- oarece Buda obişnuia să ţină predici acolo. Şi, procedînd prin analogie, am putea presupune că Loreto, pădurea de lauri din provincia italiană Marche a fost, de asemenea, un loc consacrat şi că Casa Santa fusese altarul unui *genius loci*[XLI] precreştin care locuia acolo înainte ca această Casa să fie identificată drept casa fecioarei Maria din Nazareth şi să se fi considerat că a fost aşezată în pădurea de lauri de mîinile îngerilor.

Am putea să ne întrebăm însă de ce oare a

XLI Divinitate tutelară a locului *(lat.). — Nota trai.*

ales Buda tocmai Sarnath dintre toate celelalte locuri consacrate, răspîndite pe vasta cîmpie a Hindustanului. Se poate presupune că considerentul determinant pentru Buda a fost perspectiva atragerii unui public larg la Sarnath. Acest public era la îndemînă, căci Sarnath se află la o mică distanţă de mers pe jos de Be- nares şi, încă înainte ca Buda să se stabilească la Sarnath, Benares devenise ceea ce este şi astăzi : principalul oraş considerat sfînt şi cel mai frecventat loc de pelerinaj din întreaga Indie. Acesta însă nu era primul capitol din istoria Benaresului. înainte de a fi început să fie considerat un oraş sfînt de seamă, Benares fusese capitala politică a unui stat neînsemnat, regatul Kasi. înaintea epocii lui Buda, micul regat îşi pierdu identitatea, fiind înghiţit de regatul expansionist Kosala. La această dată, capitolul politic al istoriei Benaresului era deja încheiat : începuse capitolul următor, religios, iar acest strălucit capitol religios a eclipsat complet pe cel obscur, politic.

Benares este unul dintre oraşele foste capitale care au făcut carieră ca oraşe considerate sfinte după ce şi-au pierdut funcţia iniţială politică. Alte oraşe a căror istorie a urmat acelaşi curs sînt : Yathrib (Medina), Canterbury, Lalibela, Roma şi Ierusalim.

Yathrib a fost, după cum s-a mai arătat, capitala politică a statului iniţial islamic timp de ceva mai mult de o treime de secol, dar a fost considerat un oraş sfînt timp de peste treisprezece 6ecole şi îşi va menţine statutul glorios de a fi una din cele două Haramayn [XLII] atîta timp cît islamul va continua să fie una

XLII Din limba arabă : *haram,* sfinţit. Mahomedanii denumesc astfel cele două oraşe Mecca şi Medina. Tot de la *haram* derivă şi termenul *harem. — Nota trad.*

dintre principalele religii vii ale lumii.

Canterbury este astăzi sediul arhiepiscopului întregii Anglii, deoarece în anul 597 e.n. a fost capitala regatului Kent. Regatul iuţilor a fost unul dintre cele mai mici state succesoare barbare ale Imperiului roman în Britania, dar, în acelaşi timp, şi cel mai apropiat de strîmtoarea Dover şi cel care avea legăturile politice şi culturale cele mai strînse cu regatul continental al francilor ; din aceste motive, misionarul creş- tin-roman Augustin şi tovarăşii săi s-au îndreptat spre Canterbury, unde regele Ethelbert din Kent şi soţia sa creştină francă, Berta, îşi aveau curtea. Regatul Kent şi-a pierdut identitatea politică separată înainte de sfîrşitul secolului al VUI-lea, fiind cuprins în regatul Mercia, iar regatul Mercia, după ce a fost împărţit între invadatorii danezi din Britania şi regatul Wessex, a fost, în cele din urmă, cuprins, la rîndul lui, în regatul Angliei, care a luat naş- tere din regatul Wessex. In cursul tuturor acestor schimbări politice însă, Canterbury a continuat să rămînă capitala ecleziastică a Angliei, în virtutea faptului că fusese pe vremuri capitala politică a Kentului.

In Etiopia de astăzi, satul Lalibela este vi- zitat nu de pelerini, ci de turişti. Atracţia o formează un număr de biserici săpate direct în
stîncă, iar motivul pentru care atîta muncă şi artă au fost risipite la Lalibela este că acest sat a fost capitala Etiopiei din 1137 pînă în 1270.

Roma este în prezent considerată un oraş sfînt de către creştinii romano-catolici deoarece se presupune că apostolii Petre şi Pavel au murit şi au fost îngropaţi acolo. Cei doi apostoli au fost atraşi la Roma de aceleaşi considerente care l-au atras pe misionarul Augustin la Can- terbury, şi anume pentru că era capitala politică a statului a cărui

populaţie năzuiau s-o convertească. De fapt, pentru apostoli, Roma era capitala imperiului ai cărui supuşi erau şi ei. Pe vremea lor, Iudeea, Galileea, Antiohia şi Tarsus erau cuprinse toate în cadrul Imperiului roman. Prin urmare, dacă Roma este în prezent un oraş sfînt, aceasta se datorează, în ultimă instanţă, realizărilor militare şi politice ale sol- daţilor şi oamenilor de stat romani, care în decursul celor patru secole pînă la sosirea la Roma a lui Petru şi Pavel au transformat micul oraş- stat italian într-o capitală a întregii lumi mediteraneene.

Primul capitol, politic, al istoriei Romei are cel puţin tot atîta importanţă istorică ca şi cel de-al doilea capitol, ecleziastic. Pe de altă parte, istoria Ierusalimului a fost aceeaşi ca istoria oraşelor Yathrib (Medina) şi Canterbury. Ierusalimul a devenit incomparabil mai important ca oraş sfînt iudaic, creştin şi musulman decît fusese vreodată, datorită primului său rol politic, ca oraş-stat, **canaanit, sau** celui de-al doilea său rol politic, în calitate de capitală a micului regat al lui Iuda, care a fost lichidat în 587 î.e.n. de către făuritorul de imperiu babilonian Nabucodonosor. Cu toate acestea, Ierusalimul nu ar fi considerat astăzi un oraş sfînt dacă n-ar fi fost capitala Iudeei timp de aproape patru secole, pînă în anul 587 î.e.n.

De ce este astăzi considerat Ierusalimul un oraş sfînt pentru musulmani ? Pentru că era considerat un oraş sfînt de către profetul Mahomed, iar el îl considera sfînt findcă era considerat sfînt de multă vreme de către creştini şi evrei — „poporul Cărţii[XLIII] —, care se bucurau de prestigiu religios în ochii lui Mahomed, deoarece ei avuseseră mai înainte revelaţia divină. Acesta e motivul pentru care Mahomed şi-a instruit la început discipolii să

XLIIIîntr-un singur craş-capitalti. — *Nota trad.*

se întoarcă cu faţa spre Ierusalim cînd îşi spuneau rugăciunile şi tot acesta este motivul pentru care socotea că Ierusalimul era locul de unde se înălţase el la cer şi unde coborîse din nou pe pămînt în „Noaptea puterii[11].

De ce este considerat Ierusalimul un oraş sfînt în zilele noastre de către creştini ? Pentru că Iisus îl considera un oraş sfînt. Iar el îl considera sfînt deoarece, ca evreu ortodox, practica legea evreiască aşa cum era pe vremea lui, atunci cînd plecase din Galileea sa natală la Ierusalim pentru a sărbători Paştele acolo, în anul cînd a fost crucificat şi înmormîntat în afara zidurilor oraşului Ierusalim.

De ce este considerat Ierusalimul un oraş sfînt de către evrei ? Deoarece regele Iosua al Iudeei (aproximativ 640—610 î.e.n.) a centralizat la Ierusalim toate acţiunile religioase din regatul său şi a scos din funcţiune toate celelalte locuri de rugăciune. De ce a înfăptuit Iosua acest act de synoecism [XLIV] cultural (pentru a folosi un termen grecesc de artă constituţională) ? Deoarece Ierusalim era oraşul-capitală al regatului Iudeei pe vremea lui Iosua. De ce era Ierusalimul capitala Iudeei ? Deoarece, la începutul secolului al X-lea î.e.n., David cucerise şi anexase oraşul-stat canaanit Ierusalim şi făcuse din acest oraş capitala regatului său, care cuprindea nu numai Iudeea, ci şi Israelul. După năvălirea israeliţilor şi iudeilor în Palestina., aproximativ în anul 1200 î.e.n., acest oraş-stat canaanit îşi menţinuse independenţa timp de aproape 200 de ani, deşi se găsea prins între invadatorii israeliţi la nord şi cei iudei la sud.

Se poate vedea deci că caracterul sfînt al

XLIV (gr. *sunoikismo.i)* Reunirea cjtorva oraşe sau sate

Ierusalimului este paradoxal. Era ultima porţiune de teritoriu canaanit cucerit de iudeii care se închinau lui Iahve, şi totuşi a devenit singurul loc din Iudeea unde era permisă închinarea la Iahve, iar acest monopol cultural l-a obţinut deoarece după anexarea sa la Iudeea a devenit capitala statului iudeu.

Astfel, un număr de foste capitale au început să fie considerate oraşe sfinte după ce şi-au pierdut statutul politic anterior, iar în unele cazuri premiul de consolare religios a fost cu mult mai măreţ decît rolul politic avut anterior. Au fost, de asemenea, un număr de cazuri în care un imperiu, după ce s-a dezintegrat, a lăsat în urma sa vestigii sub forma unor state- temple.

In Egipt, după dispariţia Regatului nou şi infiltrarea barbarilor libieni în secolul al X-lea î.e.n., singurele enclave de teritoriu egiptean care nu au fost ocupate de noua castă militară cotropitoare libiană au fost patru state-temple, aşezate respectiv în jurul altarelor lui Amon-Ra la Theba, Ptah la Memphis, Ra la Heliopolis şi Horus la Letopolis. E puţin probabil să fie doar o coincidenţă că primele trei oraşe au fost în decursul timpului capitale politice ale Egiptului.

Tot astfel, şi Imperiul hitit, peste care s-a revărsat *Volkerwanderung* a frigienilor aproximativ în anul 1200 î.e.n., a lăsat vestigii ce au mai supravieţuit pe vremea lui Augustus sub forma a două state-temple, ambele denumite Comana, unul din Cappadocia pontică, iar celălalt în interiorul Cappadociei, care sînt descrise de geograful anatolian Strabon din Ama- sya. Oraşele purtînd numele grecesc de Hiera- polis sau Ilieropolis, ce se găsesc ici-colo pe harta postalexandrină a Anatoliei şi a nordului Siriei, erau pe vremuri, probabil, tot state-temple, chiar dacă unele dintre ele au fost, în

cele din urmă, transformate în oraşe-state seculare de către propagatori imperiali greci şi romani ai oraşului-stat ca formă de organizare politică locală.

În lumea apuseană, Imperiul roman de naţiune germană s-a dezintegrat cu încetul, mai încet chiar decît Regatul nou egiptean. Procesul dezintegrării a durat aici peste jumătate de mileniu, începînd cu prăbuşirea autorităţii imperiale în secolul al XIH-lea şi pînă la dizolvarea juridică a Imperiului la 6 august 1806. O parte din fragmentele în care s-a desfăcut Imperiul au luat forma constituţională a unor episcopate princiare şi acestea au supravieţuit pînă cînd cele ce se aflau pe malul stîng al Rinului au fost anexate de Franţa revoluţionară şi napoleoneană, iar statele ecleziastice mai mari, de pe malul drept, au fost anexate de vecinii lor seculari, ca urmare la *Reichsdeputa- tionshauptschhiss* [XLV] din 1803, drept compensaţie pentru propriile lor teritorii de pe malul stîng pe care le anexase Franţa. Lista acestor episcopate princiare întocmită de mine începe cu cele trei — Koln, Mainz şi Trier — ai căror prinţi- episcopi aveau statutul de electori ai împăratului şi include, de asemenea, Liege, Miinster, Osnabriick, Paderborn, Hildesheim, Fulda, Bam- berg, Wiirzburg, Passau, Eichstett, Salzburg şi Trento. Şi nu cred că poate fi considerată completă.

Această proliferare de principate ecleziastice în Imperiul roman de naţiune germană în curs de dezintegrare era de prevăzut, avînd în vedere urmările dezintegrării Regatului nou al Egiptului. Surprinzător este însă de a vedea apărînd un principat ecleziastic într-un

---

XLV (germ. : hotărîrea principală a Deputăţiei Reichu- lui). Ultima hotărîre luată în februarie 1803 de către organismul alcătuit în octombrie 1801 din mai multe ţinuturi ale Reichului, în vederea punerii în aplicare a prevederilor Tratatului de pace din februarie 1801 de la Luneville. — ***TJota trad.***

stat medieval apusean mai bine închegat, regatul Angliei.

începînd de la data cuceririi Angliei de către normanzi, puterea coroanei regale engleze a crescut, în timp ce puterea coroanei imperiale germane a descrescut. Totuşi, coroana engleză a delegat episcopului din Durham apărarea militară a graniţei de nord a Angliei împotriva Scoţiei ; în schimbul efectuării acestui serviciu militar, i s-a acordat palatinatului Durham o largă autonomie administrativă şi jurisdicţio- nală ; unele rămăşiţe ale acestei autonomii s-au menţinut timp îndelungat, ultimele fiind lichidate în urma adoptării legii reformei municipale din 1835. Sigiliul episcopului din Durham mai poartă şi astăzi ca emblemă imaginea unui cavaler în armură galopînd împotriva adversarului său ; iar alegerea acestui episcopat anume pentru a asigura paza în nordul imperiului a fost foarte judicioasă. Oraşul Durham se află destul de departe de graniţă pentru a reprezenta o bază de apărare bine plasată în interior împotriva incursiunilor scoţiene. Catedrala din Durham se află pe culmea unui deal al cărui versant cade abrupt în rîul Wear. La fel ca Chittor în Rajasthan şi Machu Picchu în Peru, Durham este înconjurat de rîu din trei părţi, iar în partea a patra, unde natura nu i-a asigurat un şanţ, catedrala e apărată de o fortăreaţă. Durham era deci predestinat să devină amplasamentul palatinatului, iar privilegiile palatinatului reprezentau o recompensă firească pentru serviciile aduse.

Un exemplu de capitală seculară care a dat naştere unui oraş considerat sfînt se poate găsi în Japonia. Vechiul oraş Nara, care a fost capitala politică a Imperiului japonez din anul 710 pînă în anul 784 e.n., a rămas abandonat după ce capitala a fost transferată la Kyoto. In anii din urmă, acest vechi oraş, al cărui

amplasament. din fericire, se află în afara spaţiilor locuite în prezent, a fost dezgropat parţial de către arheologi. în cursul scurtei perioade cît Nara a fost capitală s-au ridicat numeroase edificii religioase în afara oraşului, la poalele, pe versantele şi în grotele dealurilor din apropiere. Cele mai renumite sînt altarul Kasuga Shinto şi templul budist Todaiji, cu gigantica sa statuie a lui Buda. După ce oraşul Nara a fost abandonat şi cu timpul îngropat sub ogoare de orez, altarele şi templele pe care le ridicase în împrejurimile sale au continuat să fie întreţinute şi frecventate de pelerini, iar în ultimul timp şi de turişti, astfel încît un oraş modern Nara s-a dezvoltat în jurul vestigiilor religioase ale vechiului oraş. între vechiul oraş şi noul oraş, altarele şi templele constituie legătura istorică.

Am emis mai înainte ideea ipotetică că oraşele-state sumeriene au fost la origine temple- state, iar dovezile pe care le oferă istoria Egiptului faraonilor, a regatului Iudeei, a Imperiului roman şi a Imperiului roman de naţiune germană din evul mediu occidental, arată că capitalele politice se pot transforma în oraşe considerate sfinte şi că imperiile ce se dezintegrează lasă uneori în urma lor vestigii sub forma unor temple-state. Istoria Narei arată că edificiile religioase rămase moştenire de la o capitală defunctă pot genera un nou oraş secular, iar istoria poate produce şi numeroase alte întorsături şi zigzaguri.

După ce oraşul Roma a încetat de a mai fi capitala propriului său imperiu, a devenit un oraş provincial la periferia acestui imperiu ; în epoca medievală a istoriei apusene a devenit unul din oraşele-state ale Italiei centrale ; în secolul al XV-lea şi ulterior a fost un episcopat princiar care domnea peste un

imperiu în miniatură ce se întindea de-a curmezişul Italiei peninsulare, de la o mare la cealaltă ; din anul 1870, Roma, cu excepţia unei enclave în jurul bazilicii Sf. Petru şi a Vaticanului, a fost capitala seculară a statului naţional italian. In urma acordurilor de la Latcrano din 1929 dintre Vatican şi guvernul statului italian, enclava Vaticanului a devenit un templu-stat de acelaşi tip ca cele două Comana şi ca templele- state din Egiptul de sub ocupaţia libiană şi din Germania în perioada dezintegrării Imperiului roman de naţiune germană.

Istoria oraşului Ierusalim după lichidarea regatului Iudeea a avut un caracter tot atît de caleidoscopic ca şi istoria Romei după dezintegrarea Imperiului roman. Cînd, în anul 538 î.e.n., Imperiul babilonean a fost lichidat, la rîndul său, de perşi, Ierusalimul a devenit un templu-stat-nesuveran, păstrîndu-şi acest statut sub regimurile succesive persan, ptolemeic şi seleucid, pînă în al doilea sfert al secolului al II-lea î.e.n. Un partid elenizant al evreilor iudei a încercat atunci să transforme templul-stat Ierusalim într-un oraş-stat după modelul elen. Aceasta a dus la un conflict intern între evreii elenizaţi şi cei conservatori din Iudeea şi, în consecinţă, la o coliziune între evreii religioşi, conservatori şi naţionalişti, pe de o parte, şi guvernul imperial seleucid, pe de altă parte. Prăbuşirea Imperiului seleucid le-a dat posibilitatea conducătorilor hasmonei[XLVI] ai mişcării naţionaliste iudaice să transforme templul-stat Ierusalim într-o miniatură de imperiu iudaic palestinean, de felul aceluia pe care papa Martin al V-lea şi succesorii săi l-au constituit în Italia centrală începînd din secolul al XV-lea e.n. Imperiul hasmoneu a

XLVI De la numele localităţii Hasmon, de unde se trăgeau strămoşii macabrilor. — *Nota trad.*

fost din nou redus la dimensiunile nucleului său, templul-stat Ierusalim, datorită intervenţiei conducătorului de oşti roman Pompei, în anul 63 î.e.n. A urmat o coliziune violentă între comunitatea iudaică palestineană şi Imperiul roman ; distrugerea Ierusalimului de către romani în anul 70 e.n. ; fondarea pe locul rămas vacant a unui oraş greco-roman, Aelia Capitolina şi izgonirea evreilor din toate părţile Palestinei, cu excepţia Galileii.

în momentul cînd scriu cele de mai sus, în octombrie 1969, un nou Ierusalim, dincolo de zidul apusean al Aeliei Capitolina, este capitala statului Israel de după cel de-al doilea război mondial, iar oraşul vechi unde se află locurile sfinte iudaice, creştine şi musulmane, este o parte a teritoriului iordanian de sub ocupaţia militară a israelienilor. Din anul 1929 încoace, se pare că relaţiile dintre cetatea Vaticanului, restul oraşului Roma şi statul naţional italian s-au stabilizat; dar în 1969 viitorul celor două părţi ale oraşului Ierusalim este încă imprevizibil.

9. ORAŞE MECANIZATE

Dacă creşterea dimensiunii oraşelor în decursul istoriei ar fi prezentată vizual sub forma unei curbe, aoeastă curbă ar avea aceeaşi configuraţie cu o curbă înfăţişînd creşterea potenţialului tehnologic. în ambele aceste curbe, prima secţiune este pînă în prezent mult mai lungă şi această linie lungă este aproape orizontală, cu un gradient abia perceptibil. De asemenea, în ambele cazuri, a doua secţiune a curbei contrastează în mod dramatic cu prima. Orizontală pînă la un moment dat, curba face deodată o cotitură în sus. Ridicarea nu e continuă, ci în salturi, cu perioade intercalate de relativă stagnare ; fiecare salt depăşeşte însă pe cel precedent şi, dacă am uni vîrfurile tuturor salturilor, am constata că forma ajustată a celei de-a doua jumătăţi a curbei prezintă o mişcare ascendentă din ce în ce mai abruptă, în această a doua jumătate a curbei, dimensiunea oraşelor creşte în progresie geometrică şi tot astfel şi accelerarea ritmului exploziv de creştere.

Configuraţia respectivă a celor două curbe este izbitor de asemănătoare, dar scara lor respectivă de timp este, bineînţeles, cu totul diferită. Curba creşterii potenţialului tehnologic este contemporană cu însăşi omenirea. Durata primei sale secţiuni, orizontale, ar putea să fie cam de un milion

de ani, iar durata celei de-a doua secţiuni, ascendente, reprezintă poate treizeci de mii de ani. Intervalele de timp corespunzătoare ale curbei ce reprezintă creşterea survenită în dimensiunea oraşelor sînt de circa cinci mii şi respectiv două sute de ani. Această curbă este contemporană nu cu omenirea, ci numai cu civilizaţia.

Primul milion de ani din istoria omenirii nu intră deloc în curba urbană ; nici partea paleoliticului superior, care constituie de departe cel mai lung interval din ultimii treizeci de mii de ani. Chiar şi era neoliticului, care a apărut, după calculele cele mai cuprinzătoare, cu abia zece mii de ani în urmă, este reprezentată — cel puţin în stadiul actual al cunoştinţelor noastre arheologice — doar de două oraşe : Jerichon şi Lepenski Vir. în ciuda descoperirii surprinzătoare în Iugoslavia, la Lepenski Vir, a unui pandant contemporan al Jerichonului, se pare că în era neoliticului oraşele erau rarităţi cu totul exaepţionale. Forma caracteristică de aşezare omenească era comunitatea agricolă a satului şi aici nu exista diviziunea muncii caracteristică pentru societăţile urbanizate, între meşteşugari şi negustori, care trăiesc în zone construite, pe de o parte, şi ţărani — la început, probabil, în cea mai mare parte ţărance — care lucrează la cîmp, pe de altă parte. Adevăratul punct de pornire al curbei urbane este contemporan cu cel de-al treilea salt din a doua jumătate, ascendentă, a curbei progresului tehnologic, şi nu cu primul salt, care începe în paleoliticul superior prin cioplirea pietrei, nici cu cel de-al doilea salt, care începe în era neoliticului, cu producerea uneltelor de piatră, cu inventarea meşteşugului agriculturii şi al ţesătoriei şi cu extinderea domesticirii, limitată iniţial la cîine, la o serie de alte animale.

Curba urbană începe în perioada inventării metalurgiei, a dirijării apei prin drenare şi irigare şi a artei scrisului. Cu excepţia Jerichonului şi a lui Lepenski Vir, cele mai vechi oraşe cunoscute pînă în prezent în restul lumii au fost create nu CU mult înainte de aproximativ 5 000 de ani ; şi pentru cea mai mare parte a acestor ultimi 5 000 de ani, curba creşterii dimensiunii oraşelor este tot atît de orizontală ca şi curba creşterii potenţialului tehnologic în cursul primului milion de ani din existenţa omenirii. Weimarul lui Goethe era acelaşi tip de oraş ca şi Ur al lui Abraham sau chiar ca stratul cel mai de jos al teZZ-ului de la Jerichon. Aceste trei oraşe se asemănau unul cu celălalt nu numai ca dimensiune, dar şi ca structură şi, ceea ce e mai important, ca mod de viaţă al locuitorilor. De fapt, toate oraşele examinate în capitolele precedente ale acestei cărţi, în afară de oraşele-capi- tale — şi acestea au fost tot atît de excepţionale ca Jerichon şi Lepenski Vir —, erau variaţiuni ale tipului originar. Abia în ultimii două sute de ani a apărut un nou tip de oraş — oraşul mecanizat, un tip care se deosebeşte de toate predecesoarele sale, inclusiv oraşele-capitale.

Deosebirile dintre oraşele mecanizate, contemporane cu revoluţia industrială, şi toate oraşele de tip mai vechi sînt deosebiri de grad, nu de gen, deşi aceste diferenţe de grad sînt în realitate atît de mari, încît ajung să echivaleze diferenţe de gen.

De exemplu, oraşele mecanizate nu au fost primele aşezări urbane care au proliferat ca ciupercile. Unele dintre oraşele-capitale, create în trecut printr-o hotărîre politică, s-au dezvoltat chiar mai repede. în zilele noastre, Brasilia — o capitală ridicată ca prin farmec în mijlocul junglei virgine — a depăşit ca viteză de creştere titanul industrial şi comercial São Paulo. Dar Brasilia,

Alexandria, Constantinopol şi Changan [XLVII] au fost nişte tururi de forţă izolate, pe cînd São Paulo nu e un caz unic — titanicele oraşe moderne mecanizate sînt legiune.

Una din trăsăturile caracteristice ale oraşelor mecanizate constă în faptul că sînt stupi de industrie prelucrătoare şi tîrguri de comerţ ; s-a arătat încă la începutul acestei cărţi că manufactura şi comerţul sînt activităţi earacteristice pentru toate oraşele — şi aceasta în mod necesar, dacă ţinem seama de definiţia corectă a oraşului ca zonă care nu poate produce în cadrul propriilor sale graniţe hrană suficientă pentru locuitorii săi şi, de aceea, trebuie să producă alte lucruri pe care producătorii de alimente să fie de acord să le accepte în schimbul surplusului producţiei lor de alimente, presupunînd că produc un surplus. S-a arătat că ora- şele-capitale, care la prima vedere ar putea părea parazitare, exportă în realitate servicii în schimbul alimentelor importate. S-a arătat, de asemenea, că oraşele considerate sfinte, care la prima vedere ar putea părea neeconomice, în realitate subzistă din traficul pelerinilor şi că pelerinii în multe cazuri sînt, totodată, şi negustori. Aspectul economic al vieţii în toate oraşele considerate sfinte este ilustrat în mod deosebit de clar prin exemplul clasic al oraşului Mecca. Resursele de hrană din zona oraşului sînt foarte reduse. Mecca a trebuit dintotdeauna să-şi cîştige existenţa servind drept tîrg pentru o regiune întinsă din afara ei ; şi din informaţiile cele mai vechi ce s-au păstrat asupra oraşului Mecca — datînd dinaintea profetului Ma- homed — reiese că funcţia lui ca loc de pelerinaj anual a reprezentat baza indispensabilă pentru

XLVII în prezent Sian. — *Nota trad.*

tîrgul anual ce se ţine acolo în timpul sezonului de pelerinaj.

Astfel, comerţul şi industria, care reprezintă trăsături caracteristice ale oraşelor mecanizate, nu sînt trăsături exclusive ale oraşelor de tip nou şi nici mecanizarea însăşi nu este o trăsătură exclusivă, deşi rolul mecanizării în viaţa lor este atît de preponderent, încît justifică etichetarea lor ca atare. Mecanizarea ar putea fi definită ca „înhămarea" de către oameni a forţelor fizice din natura neanimată pentru a servi scopurilor lor, spre deosebire de folosirea foitei musculare a fiinţelor umane şi a animalelor domestice. în cazul cînd mecanizarea este definită în acest fel — şi definiţia este, fără îndoială, corectă —, ea este contemporană cu cel de-al treilea salt al progresului tehnologic, salt ce s-a produs în zorii civilizaţiei, cu circa 5 000 de ani în urmă. Una dintre primele invenţii făcute pe vremea aceea a fost înhămarea forţei vîntului pentru propulsarea vaselor, cap- tînd vîntul în pînze. în urmă cu cel puţin o mie trei sute de ani, forţa vîntului a început să fie folosită într-un scop nou, pentru a pune în mişcare morile ; iar morile de vînt, concepute la origine pentru măcinatul griului, au ajuns, înainte de începutul revoluţiei industriale, să fie folosite în Olanda la pompatul apei. Captarea forţei apei pentru punerea în mişcare a morilor a fost inventată cu peste două mii de ani în urmă şi a fost apoi valorificată în nordul Angliei şi în Clydeside — tot înainte de izbucnirea revoluţiei industriale — la mecanizarea industriei fierului din Sussex. Ultima realizare mai de seamă a industriei fierului din Weald este grilajul de fier din jurul catedralei St. Paul din Londra, care a fost forjat după reconstruirea catedralei în urma marelui incendiu din 1666 ; dar în

Sussex, „bălţile de ciocan[11] (hammer- ponds) tot îşi mai păstrează denumirea, deşi n-au mai fost folosite de aproape un sfert de mileniu. Această denumire e o dovadă că au existat maşini acţionate de forţa apei încă înainte de revoluţia industrială, iar forţa apei a fost forţa mecanică folosită în prima fază a revoluţiei industriale.

Noua cotitură care justifică termenul de „revoluţia industrială[11] nu s-a produs numai pentru că s-a inventat „înhămarea" forţei apei, nici pentru că a început folosirea forţei apei în locul lucrului mîinii[1] (care, după cum se ştie, e înţelesul literal al cuvîntului „manufactură"). Cotitura a fost provocată de extinderea conside-

[1] Traducere literală a termenului *handicraft* (engl.), care înseamnă de fapt meşteşug. — *Nota trad,*

rabilă, subită a folosirii forţei apei în producţia industrială, de creşterea numărului de ramuri industriale care foloseau forţa apei (în special, introducerea ei în industria textilă), precum şi de suplimentarea rapidă a forţei apei şi de înlocuirea ei în cele mai multe cazuri, cu excepţia producţiei de electricitate, prin „înhămarea" succesivă a cărbunelui, aburului, gazului aerian, petrolului, gazelor naturale şi energiei nucleare, fie pentru folosinţă directă, fie pentru folosinţă indirectă, de exemplu pentru generarea electricităţii. în lumina creşterii accelerate a numărului surselor de energie ce au fost „înhămate" în cursul ultimilor două sute de ani, ar fi pripit să se afirme, în 1969, că ,,înhămarea" energiei nucleare va fi ultima dintre victoriile omului în lupta sa pentru cucerirea şi dominarea mediului înconjurător.

Această „înhămare" treptată a forţelor naturii, după izbucnirea revoluţiei industriale, a deschis calea pentru creşterea dimensiunii oraşelor — şi aceasta într-o măsură îngrădită doar de limitele întinderilor locuibile ale suprafeţei de uscat a Pământului. în primii cinci mii de ani din istoria oraşelor, dimensiunea lor era limitată de doi factori. Primul consta în necesitatea şi posibilitatea apărării unui oraş, care trebuia înconjurat cu fortificaţii statice. Al doilea factor îl constituia lungimea distanţei ce putea fi parcursă de două ori într-o zi de către muncitorii urbani, care circulau între casele şi locurile lor de muncă (presupunînd că locuinţa şi locul de muncă nu se aflau în aceeaşi clădire). Marea majoritate a muncitorilor urbani erau pietoni şi doar o mică minoritate privilegiată înstărită îşi putea permite să posede sau să închirieze un cal sau un măgar de călărie.

Zidurile circulare de apărare, întărite la anumite intervale cu turnuri, care au servit efectiv la apărarea oraşelor pînă la sfîrşitul

secolului al XV-lea şi începutul secolului al ?
38
XVI-lea e.n., au devenit ineficiente în urma inventării explozivilor. Cu toate acestea, practica tradiţională de a împrejmui oraşul cu fortificaţii statice cu greu a fost abandonată. Zidurile, construite fie din piatră, fie din cărămizi arse în cuptor sau uscate la soare, au fost înlocuite prin fortificaţii de pămînt, ca măsură de apărare împotriva ghiulelelor de tun şi mai tîrziu a bombelor. Meterezele construite la Paris în anii 1840—1844, de care am amintit la începutul acestei cărţi, au fost ultima lucrare importantă de acest fel, iar aceste metereze din secolul al XlX-lea nu au împiedicat Parisul să cadă în 1871 şi nu l-ar fi salvat de la cădere nici în 1940, presupunînd că n-ar fi fost nivelate, aşa cum s-a întîmplat după sfîrşitul primului război mondial. Inventarea avioanelor de bombardament şi apoi a bombelor nucleare, culminînd cu bombele cu hidrogen, a redus *ad absurdum* practica pe vremuri atît de răspîndită de protejare a oraşului prin înconjurarea lui cu un cerc de fortificaţii pe sol. Dar oraşele mecanizate, în goana lor după inovare, au irupt în afara anticelor lor ziduri şi metereze chiar înainte de inventarea bombardamentelor din aer.

Al doilea factor de limitare a creşterii dimensiunii oraşelor în vremurile vechi — anume distanţa ce putea fi parcursă pe jos sau călare — n-a mai putut acţiona în urma inventării, de data aceasta, nu a avioanelor de bombardament, ci a mijloacelor mecanizate de locomoţie în scopuri paşnice-economice. în această ramură a mecanizării, breşa a fost făcută înhămînd forţa aburului pentru a pune în mişcare locomotivele, care trag după ele trenurile pe şine. Inventarea căii ferate a deschis calea unor transformări revoluţionare nu numai în ceea ce priveşte dimensiunea

oraşelor, dar şi în privinţa amplasamentului şi amenajării lor.

înainte de inventarea căilor ferate, modul de viaţă cel mai convenabil pentru un lucrător co- 239

mercial sau industrial era de a locui cu familia sa în aceeaşi clădire în care presta munca prin care cîştiga existenta familiei sale. Pentru ca negustoria să se poată desfăşura în bune condiţii, prăvălia, cu locuinţa deasupra ei, trebuia să fie în oraş ; însă dintre industriile principale, industria textilă, înainte de a fi mecanizată, putea funcţiona în case de ţară împrăştiate în împrejurimi, mîna de lucru fiind constituită din familiile care combinau torsul şi ţesutul cu agricultura şi creşterea animalelor. Lucrătorul urban mai avea apoi alternativa să-şi ducă munca într-o prăvălie sau un atelier la o distanţă de zece, cincisprezece minute de locuinţa sa, mergînd pe jos sau călare pe măgar. Distanţa maximă posibilă între casă şi locul de muncă a crescut brusc şi în foarte mare măsură cînd s-au inventat vehicule circulînd pe şine : la început trenuri trase de locomotive cu abur pe o „cale permanentă" special construită şi apoi tramvaie pe şine aşezate pe străzile oraşelor. Tramvaiele, trase la început de cai, au fost înlocuite mai tîrziu cu tramvaie electrice, iar acestea, cu omnibuze acţionate de motoare cu benzină şi eliberate de şine.

Unul dintre efectele revoluţiei în domeniul mijloacelor de transport în ceea ce priveşte amenajarea oraşului a fost de a-1 articula din zone separate — rezidenţială, comercială şi industrială —, în cursul acestui proces mărindu-se suprafaţa oraşului într-o măsură cu totul disproporţionată faţă de creşterea populaţiei. In oraşele dinaintea revoluţiei industriale, populaţia trăia înghesuită din cauza necesităţii de a restrînge oraşul înăuntrul unui zid înconjurător şi din cauza limitării mijloacelor de locomoţie la forţa

musculară a picioarelor umane şi animale.

în istoria evoluţiei de pînă acum a oraşelor, maximum de densitate a fost atins în ultimul mileniu î.e.n. în oraşele feniciene, cocoţate pe insuliţe şi peninsule. în conurbaţia ce se întinde în prezent în nord-estul Statelor Unite, de la Boston Mass. pînă la Washington D.C. inclusiv, densitatea medie a populaţiei în timpul nopţii este mult mai redusă decît densitatea la orice oră din zi sau din noapte la Tyr în secolul al IX-lea î.e.n. la Florenţa în secolul al XV-lea e.n. sau la Frankfurt-pe-Main în secolul al XVIII-lea e.n. în prezent, cea mai mare parte a zonei din conurbaţia Boston—New York— Philadelphia—Washington este suburbană sau recreativă şi foarte mulţi dintre locuitorii ei sînt navetişti. Zburînd deasupra acestui mega- lopolis, călătorul care priveşte din avion va avea iluzia că se află deasupra unui cîmp deschis, dar traversînd apoi aceeaşi zonă cu mijloace mecanizate terestre, va constata că nu are un caracter cu adevărat rural, deoarece e folosită nu pentru cultivarea cerealelor şi creşterea animalelor, ci pentru locuinţe suburbane şi pentru recrearea oamenilor care îşi cîştigă existenţa în porţiunile de pe domeniul acestui megalopolis unde se află construcţiile industriale şi comerciale.

în această conurbaţie specială, proporţia populaţiei care îşi petrece nopţile la sfîrşit de săptămînă în suburbie şi face naveta între locuinţă şi locul de muncă de două ori pe zi în zilele de lucru este probabil mai mare decît în orice alt megalopolis mecanizat din zilele noastre, deşi în cifre absolute mulţimea de navetişti din oraşul New York este depăşită de numărul navetiştilor din Tokio. Totuşi, se pare că procentual navetismul atinge în prezent maximum în megalopolisul Boston—

New York— Washington considerate ca un tot, aceasta probabil datorită faptului că bunăstarea populaţiei din această conurbaţie este astăzi la un nivel mediu mai înalt decît în oricare altă conurbaţie. De la data cînd mecanizarea mijloacelor de transport a permis unora dintre locuitorii ei — la început, bineînţeles, celor mai înstăriţi — să locuiască la o distanţă mult mai mare de locul lor de muncă decît distanţa pe care o puteau parcurge mergînd pe jos sau călare şi să-şi petreacă vacanţele departe de oraşul lor, eventual în străinătate dacă mijloacele le-o permiteau, există în toate oraşele mecanizate o tendinţă de creştere a procentului lucrătorilor urbani care devin suburbani şi navetişti.

Rezultă de aici că ar fi eronat să se evalueze populaţia dintr-un megalopolis actual mecanizat după densitatea medie din timpul nopţii. Pentru a ne forma o imagine reală, trebuie să ţinem seama de diferenţa dintre orele de lucru şi orele de recuperare, precum şi de faptul că şi în megalopolisurile cele mai prospere din zilele noastre numărul muncitorilor care îşi pot permite să locuiască în suburbii şi să facă naveta reprezintă, totuşi, o minoritate. în timpul orelor de lucru, densitatea populaţiei din suburbii marchează o scădere accentuată, iar densitatea din zonele comerciale şi industriale — mai ales comerciale — creşte tot atît de accentuat. Locuitorii din oraşele feniciene trăiau şi munceau în clădiri „înalte", dar la Cartagina sau la Motya, de exemplu, nu se pomeneşte de clădiri care să fi fost mai înalte de şase etaje. După standardele actuale, „zgîrie-norii“ fenicieni erau pitici, iar densitatea populaţiei în timpul orelor de lucru în actualul Manhattan- Island este mult mai

ridicată decît a fost vreodată pe insula Motya din secolul al V-lea î.e.n., deşi în timpul nopţii este mult mai scăzută.

Trebuie, de asemenea, ţinut seama că, deşi densitatea medie a populaţiei în timpul nopţii pe suprafaţa totală a actualului megalopolis este mai redusă decît a fost vreodată la Motya, Cartagina sau Tyr, cele mai multe megalopolisuri ale lumii actuale cuprind un „ghetou" sau mai

multe „ghetouri", unde densitatea populaţiei din timpul nopţii este cel puţin tot atît de mare şi poate chiar mai mare decît a fost vreodată într-un oraş fenician. Clasificarea zonelor unui megalopolis modern în industrială, comercială şi rezidenţială poate induce în eroare în cazul cînd analiza nu este dusă mai departe, după cum şi luarea separat în consideraţie a densităţii din timpul nopţii poate duce la concluzii greşite. Pentru a ne putea da seama de felul cum se desfăşoară în realitate viaţa într-un megalopolis, trebuie împărţit termenul de „zonă rezidenţială" în două secţiuni, şi acestea prezintă un contrast penibil una faţă de cealaltă. Suburbia foarte întinsă, cu o populaţie redusă, în care minoritatea bogată a lucrătorilor urbani îşi petrece nopţile, se află la polul opus — atît sub aspect topografic, cît şi metaforic — de „ghe- toul“ intraurban.

Partea mai săracă a populaţiei unui megalopolis — şi această parte constituie încă majoritatea — este obligată să-şi petreacă nopţile cît mai aproape de fabricile unde îşi cîştigă existenţa în timpul orelor de lucru, pentru ca cheltuielile de transport să fie la nivelul mijloacelor băneşti de care dispune. Circulaţia nu se mai poate face pe jos — zonele industriale dintr-un megalopolis şi zonele „ghetourilor" adiacente sînt acum prea întinse pentru a mai putea fi traversate cu piciorul — şi majoritatea muncitorilor industriali sînt obligaţi să locuiască cît mai aproape de locul lor de muncă, pentru a putea face drumul la fabrică şi înapoi acasă cu un bilet ieftin de autobuz. Navetismul cu trenul suburban depăşeşte mijloacele de care dispune majoritatea muncitorilor industriali, chiar dacă tariful integral pentru o singură călătorie este „comutat" în tarif redus pentru

un abonament sezonier. Evident, numai o minoritate cu o calificare excepţional de înaltă şi

de aceea foarte bine plătită a muncitorilor industriali îşi poate permite să cumpere şi să se servească de un automobil. Pînă în prezent, Statele Unite şi Canada sînt singurele ţări unde o minoritate mai importantă a muncitorilor industriali au devenit proprietari de maşini.

Mecanizarea mijloacelor de transport nu numai că a permis extinderea zonelor din oraşe, modificîndu-se, în acelaşi timp, şi distribuirea lor, dar a extins şi posibilitatea alegerii amplasamentelor oraşelor. în era preme- canizării, mijloacele de transport pe uscat erau categoric inferioare transportului pe apă în ceea ce priveşte rapiditatea, costul şi conve- nabilitatea. Pe uscat, trăsurile şi căruţele trase de cai sau de boi erau imobilizate de noroi pe timpul ploilor, iar caii de povară, călăreţii şi pietonii trebuiau să-şi croiască drum pe versante cu sol uscat, cit mai aproape de cumpăna apelor. Dimpotrivă, călătoriile şi transportul cu vase pe fluvii sau canale navigabile sau cu vapoare pe mare — cu excepţia suspendării navigaţiei maritime pe vreme de iarnă — erau relativ rapide şi ieftine. în consecinţă, un oraş comercial sau industrial trebuia amplasat pe malul unui fluviu navigabil sau pe ţărmul mării, într-un loc cu condiţii naturale favorabile pentru construirea unui port, cel mai bine la gurile unui fluviu navigabil sau în apropierea lor (ca, de exemplu, oraşele Salonic şi Marsilia).

în timp ce noul tip de vas inventat de portughezi în secolul al XV-lea e.n., care putea să navigheze mai multe luni de-a rîndul, transformase întreaga suprafaţă a mării de pe planetă într-un mediu de trafic maritim,

porţiunea de suprafaţă a uscatului planetei unde transportul ,de mărfuri şi persoane era practicabil şi rentabil a rămas mai departe limitată la imediata vecinătate a porturilor maritime şi 244

fluviale. în urma cuceririi tehnologice a oceanului, aceste fîşii de pămînt au devenit accesibile la început marinarilor vest-europeni, apoi şi altora, din diverse părţi ale lumii ; deşi erau acum împrăştiate de jur împrejurul globului, zonele de uscat accesibile reprezentau, totuşi, doar nişte fîşii de teritoriu adiacente căilor de apă navigabile. Inventarea şi construirea rapidă a căilor ferate în secolul al XlX-lea a deschis dintr-o dată hinterlandurile căilor de apă.

Transportul pe calea ferată a făcut posibilă cultivarea pămîntului şi creşterea animalelor în interiorul Americii (de Nord şi în sudul Americă de Sud şi transportarea cantităţilor abundente de alimente din aceste noi surse în noile oraşe mecanizate, cu o populaţie în rapidă creştere. în ultimul mileniu î.e.n. se făcea deja comerţ cu alimente pe distanţe lungi. Oraşele industriale feniciene şi greceşti din vremea aceea importau cereale pe apă : în prima etapă a călătoriei, pe fluviile navigabile (Nil, Nipru, Bug), iar în a doua etapă, pe mare. De asemenea, cheresteaua era plutărită pe Eufrat şi Tigru, din pădurile Muntelui Amanus şi din Urartu, pentru nevoile oraşelor din Sumer, iar pe Tibru, din pădurile Umbriei, pentru aprovizionarea oraşului Roma cu material de construcţie. Cheresteaua din Liban se transporta, de asemenea, pe mare, de la Byblos în Egipt. Dar în afara acestor excepţii şi altor cîteva destul de rare, transportul pe apă de mărfuri ieftine şi voluminoase se rezuma practic la cereale, „baza vieţii", atîta timp cît dimensiunile vaselor erau limitate de felul materialului — lemn — din care erau construite.

în afară de transporturile de cereale, cele mai multe încărcături maritime constau din mărfuri de lux, care nu erau nici volumi-

noase, nici perisabile. Marinarii fenicieni şi greci ar fi putut transporta aurul descoperit în secolul al XlX-lea în California

şi Australia. Ei transportau cositor din minele din Cornwall în Mediterana, aprovizionînd regiunea cu cel de-al doilea component mai rar şi mai scump al bronzului. N-ar fi putut însă transporta carne din Noua Zeelandă sau Argentina sau cărbune din Newcastle sau minereu de fier din Venezuela. Transportul pe distanţe lungi al mărfurilor ieftine voluminoase şi al mărfurilor perisabile a devenit posibil numai în urma inventării, în secolul al XlX-lea, a navelor construite din fier şi a dezvoltării, în secolul al XX-lea, a frigotehniei.

înlocuirea cherestelei cu metal ca material pentru construcţia vaselor a împins mai departe limitele tehnologice anterioare privind dimensiunile navelor. La 9 decembrie 1967 am vizitat şantierele din Noul Sakai, în Japonia, unde se construiau tancuri petroliere cu o deplasare de două sute de mii de tone din secţiuni de oţel cîntărind fiecare cîte 200 de tone. La 3 februarie 1963, pe cînd mă aflam în noul oraş industrial Ciudad Guayana de pe fluviul Orinoco, în Venezuela, privind în jos din avion, am văzut doi munţi formaţi din fier aproape pur. Unul din ei (celălalt era încă intact) era răzuit, iar fierul, încărcat în vagoane de cale ferată, parcurgea un drum de opt mile pînă la malul fluviului, era transbordat apoi în cargouri maritime, care îl transportau într-un port accesibil vaselor maritime de pe fluviul Delaware. De acolo, minereul urma să fie transportat din nou pe calea ferată — de data aceasta, drumul avea să fie mai lung — pînă la oţelăriile Beth- lehem din Pennsylvania. De pe sol am văzut apoi în spatele celor doi munţi de fier un şir întreg de mari căderi de apă, „înhămate" să producă o cantitate aproape nelimitată de energie hidroelectrică,

iar între căderile de apă, munţii de fier şi malul fluviului am văzut o uriaşă uzină de oţel ce se construia, pentru ca

Venezuela să-şi poată folosi propria energie hidroelectrică şi propriul său fier spre a produce singură oţelul de care are nevoie, în loc să continue a exporta fier în Statele Unite şi a reimporta de acolo oţelul în care acest fier venezuelan este transformat de tehnologia americană.

Este raţional să construieşti o uzină de oţel şi să planifici construirea unui oraş industrial într-un loc unde materia primă şi sursa de energie sînt ambele la îndemînă. In Anglia. în prima etapă a revoluţiei industriale, uzinele au fost implantate pe cursuri de apă cu albii abrupte, iar în a doua etapă, în apropierea bazinelor de cărbuni ; e adevărat că bumbacul brut trebuia importat din alte zone, dar lîna şi minereul de fier se găseau în Anglia în apropierea cărbunelui şi a energiei hidraulice, în prezent însă, eficienţa mijloacelor de transport, chiar pentru transportul materialelor voluminoase, dă fabricilor posibilitatea să lucreze rentabil şi atunci cînd nu au în apropiere toate materialele esenţiale. Pe cheiurile de pe malul fluviului Orinoco am văzut mari grămezi de cocs ce fuseseră descărcate de pe un vapor transoceanic, în timp ce fierul local era încărcat pe alt vapor. Am aflat că acest cocs fusese importat din Anglia, ţara cea mai apropiată, unde se producea exact calitatea de cocs necesară cuptoarelor de oţel din Ciudad Guayana, şi că merita să fie adus, chiar de la o distanţă atît de mare.

Datorită uimitoarelor progrese făcute de mijloacele de transport, în cursul ultimului secol şi jumătate, în ceea ce priveşte volumul, viteza şi costul, a devenit posibil să se amplaseze un oraş industrial oriunde în lume, chiar dacă a- provizionarea se face din surse de materii prime externe, iar produsele se

vînd pe pieţe îndepărtate. în prezent, Sâo Paulo din Brazilia este unul dintre oraşele comerciale şi industriale care cunosc cea mai rapidă dezvoltare din lume. Căile ferate şi şoselele au permis oraşului Sâo Paulo să smulgă pieţele de pe ţărmul oceanic al Braziliei, inclusiv oraşele de coastă din nord-estul îndepărtat, din mîinile oraşelor industriale vest-europene, care aprovizionau în mod obişnuit Brazilia cu produse industriale pe mare. înflorirea economică a oraşului Sâo Paulo s-a produs pe cît de rapid, pe atît de recent. Aşezat într-o regiune accidentată, între coasta Atlanticului şi bazinul fluviului Parana, Sâo Paulo nu putea să joace rolul pe care-1 are în prezent înainte de inventarea căii ferate, a vapoarelor construite dîh fier şi acţionate mecanic şi a autocamioanelor ce străbat şoselele de mare capacitate.

Traficul de bunuri pe distanţă lungă mai are loc să se dezvolte, în ciuda creşterii enorme şi constante a volumului său. Oceanul are loc pentru oricîte vase gigantice ar putea omenirea să construiască în viitorul previzibil, iar uriaşele tancuri petroliere, spre deosebire de cargouri, care încarcă şi descarcă mărfuri solide, nu au nevoie să tragă la chei. Ele pot fi umplute cu încărcăturile lor lichide sau descărcate, prin conducte, în timp ce se află ancorate în largul mării. Pe de altă parte, traficul de pasageri pe distanţă lungă a devenit mai aglomerat, deoarece s-a deversat din vapoare în avioane. Numărul de pasageri pe liniile aeriene, dimensiunile avioanelor şi lungimea pistelor depăşesc în prezent capacitatea de cuprindere a aeroporturilor. Sînt temeri că o serie de noi aeroporturi vor deveni necorespunzătoare chiar înainte ca construcţia lor să fie în întregime terminată.

Lăsînd la o parte pentru moment traficul pe distanţă lungă între un megalopolis şi altul şi examinînd traficul intern în cadrul unei singure zone metropolitane, constatăm că la această scară traficul de mărfuri, ca şi traficul de pasageri a devenit atît de obstructiv, încît este de-a dreptul autoanihilant. în 1969, problema traficului reprezintă o ameninţare tot atît de serioasă pentru viitorul oraşului mecanizat ca şi problema ghetoului. Punctul critio — poate că un punct de la care nu mai există întoarcere — în dezvoltarea traficului intern al oraşului mecanizat a fost atins şi depăşit, după cum se poate constata retrospectiv acum, cînd era căilor ferate a fost urmată de era automobilului.

Un oraş mecanizat nu poate lucra — şi, de fapt, nici nu poate trăi — fără a fi echipat cu anumite mijloace eficiente de navetism. Minoritatea lucrătorilor înstăriţi dintr-un oraş mecanizat au făcut naveta încă de la prima apariţie a oraşelor de acest tip nou ; proporţia de navetişti în numărul total al muncitorilor urbani a crescut şi continuă să crească, concomitent cu extinderea treptată a prosperităţii de la vîrful piramidei sociale spre bază, pe de o parte, pentru că progresul tehnologiei face să crească volumul total al bunurilor, pe de altă parte, pentru că există o cerinţă crescîndă pentru o împărţire mai echitabilă, pe scară mare, a acestor bunuri, care devin tot mai abundente. La Tokio, în prezent cel mai populat oraş din lume, mi s-a afirmat, în 1967, că în timpul orelor de lucru se aflau în oraş 17 000 000 de oameni, dar că numai 12 000 000 de oameni îşi petreceau noaptea în aceeaşi zonă. Spectacolul trenurilor era impresionant : fiecare avea cam un sfert de milă lungime, erau pline pînă la refuz cu pasageri de la un capăt la celălalt

şi circulau unul după celălalt, aproape fără intervale, în ambele direcţii, pe o cale ferată cu opt linii paralele.

Navetismul, ca şi industria, comerţul şi mecanizarea, reprezintă o trăsătură caracteristică a megalopolisurilor care au irupt în ultimele două sute de ani, dar, ca şi alte caracteristici ale acestora, el a precedat naşterea noului tip de aşezare omenească, în care joacă acum un rol-cheie. (Acest fapt istoric a fost menţionat la începutul acestei cărţi.) Navetismul a fost inventat cîndva, în primele secole ale celui de-al doilea mileniu î.e.n., de păstori şi văcari care trăiau la marginea aridă a unor pămînturi cu suficiente resurse de apă pentru a permite transformarea lor în ogoare şi păşuni. Dincolo de marginile acestor oaze se întindeau regiuni vaste nevalorificate din punct de vedere economic, deoarece erau atît de aride, încît, date fiind metodele de cultivare a pămîntului şi creştere a animalelor cunoscute în acea vreme, oamenii nu reuşeau să le valorifice pentru a- gricultură sau păşunat. Cîndva, la începutul celui de-al doilea mileniu î.e.n., păstorii şi văcarii care trăiau la marginea unei oaze au purces să facă o nouă experienţă, desprinzîn- du-se de baza lor fixă de activităţi economice, în căutarea unor locuri de păşunat pentru turmele şi cirezile lor în stepa uscată.

Aceşti aventurieri au descoperit că aveau şanse de succes în noua lor acţiune cu condiţia să renunţe la viaţa sedentară de pînă atunci şi să continue să înainteze, parcurgînd o rută anuală bine stabilită în spaţiu şi în timp, de la păşune la păşune. Cu excepţia cîtorva săptă- mîni de vegetaţie luxuriantă, în stepa aridă, iarba este atît de subţire încît

nici o întindere nu poate hrăni turmele şi cirezile decît o scurtă perioadă de timp, dar, înaintînd continuu din- tr-un loc într-altul, în funcţie de sezon, se poate găsi ceva hrană, în fiecare loc, de-a lungul întregului an.

Pastoralismul nomad este deci şi el o formă de navetism, şi anume un navetism care pretinde mai multe cunoştinţe, mai mult spirit de prevedere şi de disciplină decît i se cere actualului navetist urban. Desigur, aceste două varietăţi de navetism se deosebesc între ele, cel puţin sub două aspecte : în ceea ce priveşte intervalul de timp al ciclului şi relaţia dintre locul de muncă şi locuinţă. Ciclul navetistului urban este zilnic ; ciclul navetistului păstor nomad este anual. Navetistul urban munceşte într-un loc, doarme într-altul şi face naveta între cele două locuri. Navetistul pastoral, ca şi muncitorul urban din era premecanizării, munceşte şi trăieşte în acelaşi loc, dar, spre deosebire de acesta, nu este static. Munca lui îl menţine tot timpul în mişcare, şi el prestează această muncă mobilă trăind sub un cort pe care îl mută încontinuu dintr-un loc într-altul, în căutare de noi păşuni. în 1969, păstori tul nomad este pe punctul de a dispărea ca mod de activitate economică, şi, întrucît numai sub forma păşunatului se puteau obţine de pe aceste meleaguri ale uscatului planetei mijloace de subzistenţă folositoare oamenilor, regiunile sterpe sînt din nou lăsate în părăsire, în afară de cazurile cînd adăpostesc în subsolul lor acumulări de petrol. Punctul nevralgic al comparaţiei între forma de navetism pastoral, în rapidă descreştere, şi cel urban, în rapidă creştere, îl constituie însă faptul că nave- tismul primitiv pastoral se bucura de un spaţiu de

manevră care îi lipseşte pandantului său evoluat urban. Stepa, ca şi oceanul, este un spaţiu liber, fără nici un fel de îngrădiri, şi, în comparaţie cu fracţiunea cultivabilă din suprafaţa Pământului, stepa este vastă ca şi oceanul. Şi, dimpotrivă, benzile de şosea pe care circulă navetistul urban devin din ce în ce mai congestionate.

Atîta timp cît mijlocul de transport al navetistului urban era trenul suburban, traficul era încă suportabil. Căile ferate au meritul de a folosi un minimum de spaţiu pentru transportul unui maximum de persoane sau de bunuri şi eie nu invadează străzile oraşului. Reţeaua internă de căi ferate a unui oraş, acolo unde există o asemenea reţea, se află în subteran. în era dinaintea automobilului, un lucrător urban care făcea naveta între dormitorul său suburban şi locul său de muncă urban circula înăuntrul oraşului fie cu metroul, fie cu un mijloc de transport public tras de cai (omnibuz sau trăsură), sau mergea pe jos.

Vehiculele trase de cai ocupă mai mult spaţiu în lungime decît vehiculele mecanizate de aceleaşi proporţii. în afară de vehiculul pe care îl trage, calul ocupă şi el un spaţiu. Aceasta prezintă însă şi un avantaj, deoarece limitează numărul vehiculelor trase de cai ce pot fi înghesuite pe străzile oraşului. Un vehicul tras de cal, spre deosebire de un automobil, nu poate fi parcat fără supraveghere. Vizitiul trăsurii are deci o slujbă cu program întreg, el nu poate fi conducător şi pasager în acelaşi timp, în afară ide cazul cînd s-ar mulţumi, în calitatea sa de pasager, să nu coboare niciodată din trăsură şi să nu poată rezolva, prin urmare, nici un fel de treburi. Pasagerul care are treburi de rezolvat trebuie fie să meargă pe jos, fie să se urce într-un

omnibuz, sau, dacă e grăbit, să ia o trăsură, fie, ca o a treia alternativă, să dispună de o trăsură proprie. Folosirea unei trăsuri proprii în munca profesională presupune angajarea unui vizitiu permanent, precum şi posedarea unui grajd cu unul sau doi cai, cărora trebuie să li se asigure hrană şi îngrijire, toate acestea reprezentînd o sumă de cheltuieli pe care puţini oameni şi le puteau permite în era calului.

O trăsură particulară cu vizitiu era o inevitabilă povară pe care trebuia s-o suporte un medic particular din venitul pe care-1 cîştiga făcîndu-şi vizitele. Bunicul meu era un medic londonez nu de medicină generală, ci medic specialist ; cabinetul lui de consultaţii se afla la Savfle Row, iar locuinţa, la Wimbledon. Nu avea nevoie să ţină trăsură deoarece nu se ducea el la pacienţi, ci veneau ei la dînsul — ţinea însă mai mulţi cai de călărie. Obişnuia să facă naveta între Savile Row şi dealul Wimbledon cu trenul metropolitan, dar seara urca dealul şi dimineaţa îl cobora călare, însoţit de un servitor care îi aducea calul şi îl ducea înapoi şi de cîţiva dintre cei nouă copii ai săi, care veneau, de asemenea, să-1 întîmpine la gara metropolitană Wimbledon cînd se întorcea acasă din oraş. După cum am mai amintit, pe vremea cînd eram copil, avocatul care locuia peste drum de noi obişnuia să se ducă în fiecare zi la birou călare. Cred că adăpostirea unui cal într-un grajd din Londra pe durata unei zile de lucru nu era în vremea aceea atît de dificilă sau de costisitoare pe cît este astăzi parcarea unei maşini. Persoanele care-şi puteau permite să ţină cai de călărie sau cai de trăsură erau însă destul de puţine la număr, deoarece posedarea unui grajd cu cai presupunea

angajarea unui grăjdar sau a unui vizitiu.

în oraşul mecanizat din zilele noastre, caii au dispărut de pe stradă, iar maşinile particulare depăşesc cu mult ca număr autobuzele, taxiurile şi chiar vehiculele utilitare. De cele mai multe ori, proprietarul-conducător este singurul pasager, deşi maşina sa este construită pentru cinci sau şase persoane, inclusiv conducătorul, şi ocupă o parte corespunzătoare din spaţiul şoselei. Proprietarul unei maşini, folosind un vehicul condus chiar de el, în locul unei trăsuri, realizează o economie : costul ovăzului pentru hrana calului s-a transformat în costul benzinei pentru hrana maşinii, însă s-a eliminat salariul vizitiului. în acelaşi timp, nivelul veniturilor reale a crescut. Reducerea cheltuielilor de întreţinere a vehiculului, paralel cu creşterea veniturilor au făcut ca automobilul propriu să devină accesibil pentru un număr mult mai mare de oameni decît al celor care în trecut îşi puteau permite să posede o trăsură cu cai. Hoarda tot mai numeroasă a posesorilor de automobile fac naveta cu maşina şi circulă cu ea în interiorul oraşului pentru a-şi rezolva în timpul orelor de lucru treburile. în consecinţă, automobilele particulare ameninţă să anuleze prin însuşi numărul lor pletoric avantajele mecanizării mijloacelor de transport, al căror simbol a fost mai întîi locomotiva şi căreia i-a succedat acum automobilul. Paralizia generală care ameninţă traficul urban reprezintă o ameninţare pentru însăşi existenţa oraşului mecanizat, căci, dacă traficul mecanizat ar prolifera peste măsură, numărul excesiv de vehicule ar împiedica orice trafic şi inima oraşului mecanizat ar înceta să mai bată.

Deoarece în copilăria mea oraşul mecanizat era încă în era căii ferate şi deoarece am ajuns să trăiesc pînă în era automobilului, sînt în situaţia de a face o comparaţie între aceste două ere pe baza experienţei proprii. Oraşul mecanizat din era căii ferate era mai mundar decît actualul său succesor. Coşurile fabricilor şi căile ferate subterane scoteau nori groşi de fum. îmi mai amintesc încă de ceaţa neagră-albăstruie din staţia metroului din Gower Street şi de trîmbele de fum pe care le lansau locomotivele şi care ţîşneau afară printre grătarele de pe stradă. Metroul nu fusese încă electrificat, iar fabricile nu erau obligate să folosească combustibil fără fum. La Londra, ceaţa atîrna uneori cîte trei zile la rînd în aer, iar felinarele cu gaz de pe stradă şi lămpile din case rămîneau aprinse fără întrerupere, în timp ce deasupra oraşului, în stratosferă, strălucea lumina soarelui. Pe vreme ploioasă, străzile erau acoperite cu un strat gros de mîzgă, un amestec cleios din pămînt şi balegă de cal, iar pietonul care trebuia să traverseze strada îi dădea cu recunoştinţă un penny măturătorului de la intersecţie, care menţinea trecerea relativ curată. Pe de altă parte însă, cel mai rău lucru ce putea să i se întîmple unui pieton la traversarea străzii era să-şi murdărească ghetele ; circulaţia vehiculelor cu cai nu-i punea în pericol viaţa, căci fluxul circulaţiei era cu mult mai redus şi mai lent decît şuvoiul traficului mecanizat de astăzi pe exact aceleaşi străzi (exact aceleaşi străzi, doar cu cîteva excepţii, deoarece într-un oraş unde valoarea solului este ridicată şi clădirile sînt masive, lărgirea unei străzi este o întreprindere dificilă şi costisitoare). în ceea

ce priveşte poluarea aerului, smogul din fum a fost eliminat, în schimb au apărut gazele de eşapament ale vehiculelor mecanizate, acţionate cu benzină. Gazele din petrol au devenit acum o primejdie pentru toate oraşele, iar gradul de periculozitate este proporţional cu volumul traficului urban. în prezent, cel mai ameninţate sînt Manhattan Island şi Tokio.

între anticonfortul unui megalopolis arhaic cu cai şi cărbune şi megalopolisul modern cu petrol desigur că nu e greu de ales ; în ceea ce priveşte însă punctul vital — sau poate letal — al supraaglomerării traficului, megalopolisul cu petrol reprezintă un tip mai dăunător de oraş decît predecesorul său imediat. Dar în afară de această deosebire esenţială, megalopolisurile ce s-au născut în diverse ţări, începînd cu Anglia, în decursul ultimilor două sute de ani au suferit de aceleaşi rele pe care singure şi le-au provocat în decursul celor două faze ale istoriei lor, pînă la data prezentă.

Oraşele mecanizate au pierdut contactul cu zona rurală — zona producătoare de hrană din jurul oraşului şi cu care majoritatea oraşelor din trecut se aflau în strînsă legătură. Asemenea oraşelor-capitale, care în era premecanizării reprezentau un tip excepţional de oraş, un oraş mecanizat îşi procură hrana din locuri îndepărtate, cu ai căror locuitori cetăţenii săi nu intră în contact personal ; şi tot astfel îşi vinde bunurile şi serviciile în locuri îndepărtate. Spre deosebire însă atît de oraşul-capitală din era premecanizării, cît şi de onaşul-tîrg normal din trecut, oraşul mecanizat este nemaipomenit de zgomotos, murdar şi mai ales e lipsit de suflet; şi fiindcă nu are suflet,

nu e iubit. Cu cît mai mecanizat devine procesul muncii, cu atît mai redusă e satisfacţia spirituală pe care o procură. Singurele ţări unde mai este încă „economic" de a produce mărfuri ce constituie opere de artă sînt ţările înapoiate din punct de vedere tehnologic, unde munca manuală este încă destul de ieftină pentru ca manufactura să rămînă pro- priu-zis un meşteşug.

Toţi cei ce adună oarecare avere în oraşul mecanizat îşi folosesc banii pentru a scăpa, cît mai departe şi cît mai frecvent, de infernul unde se află izvorul bogăţiei lor. De îndată ce mijloacele le permit, îşi mută locuinţa în afara limitelor oraşului, în suburbie ; vacanţele şi le petrec în ceea ce a mai rămas din ţinutul original rural ; şi cînd se pensionează, se retrag să moară pe Riviera franceză, sau în California de sud, sau la Montreux, sau la Vevey. Nici nu e de mirare, avînd în vedere că oraşul mecanizat este tot atît de respingător de urît ca şi mărfurile produse în masă ce se revarsă pe piaţă. Pentru omul care munceşte însă, această înstrăinare emoţională de locul unde şi-a prestat munca, şi-a cîştigat existenţa şi şi-a lăsat amprenta, bună sau rea, în istoria rasei umane constituie o adevărată prăbuşire spirituală, o transformare funestă a relaţiei existente în trecut între oraş şi cetăţenii săi. Documentele ce ne-au parvenit stau mărturie că, din vremurile sale mai vechi, despre care

fac menţiune, sentimentele fireşti ale cetăţeanului faţă de oraşul său erau mîndria şi dragostea. Citiţi elogiul Atenei pe care Thucydide l-a pus în gura lui Pericle în discursul funebru rostit în onoarea atenienilor ucişi în prima etapă a războiului ateno-peloponeziac din anii 431—404 î.e.n. Amintiţi-vă cu cîtă mîndrie vorbeşte apostolul Pavel de oraşul său natal, Tarsos, în pasajul ce-i este atribuit în Faptele apostolilor. Citiţi poemul lui Browning „Sus într-o vilă — Jos în oraş“ (Up in a Villa — Down in the City), în care poetul englez din secolul al XlX-lea redă cu fantezie convingătoare sentimentele unui nobil italian sărăcit care, din lipsă de mijloace, e nevoit să trăiască în casa lui de la ţară, deşi tînjeşte să locuiască într-o casă din inima oraşului. Citiţi ceea ce povesteşte Goethe în „Poezie şi adevăr“ (Dichtung und Wahrheit) despre copilăria sa petrecută la Frankfurt-pe-Main în anii de la mijlocul secolului al XVIII-lea. încercaţi să retrăiţi durerea pe care au simţit-o Thucydide, Cicero şi Dante cînd au fost exilaţi şi Mac-chiavelli cînd a fost trimis la ţară. Thucydide a continuat să iubească Atena şi se consuma de dorul ei, deşi avea o părere proastă despre regimul ei democrat şi socotea, cu drept cuvînt, că fusese tratat în mod nedrept. Aceleaşi sentimente le nutreau Dante şi Macchiavelli faţă de Florenţa. în toate scrisorile sale după ce a fost exilat, Dante se desemna pe sine însuşi ca un „exilat pe nedrept“ *(exul immeritus),* dar continua, în acelaşi timp, să spere că se va putea reîntoarce în patrie.

In ceea ce-1 priveşte pe Cicero, i se făcea dor de Roma de îndată ce pleca din oraş — fără a fi silit — şi se retrăgea pentru scurtă vreme la o casă de ţară din apropiere, unde

găsea liniştea şi pacea de care avea nevoie pentru a-şi putea scrie lucrările. Cicero, ca şi Thucydide, avea o

257 părere proastă despre regimul politic din oraşul său. Era originar dintr-un oraş de provincie ; îmbrăţişase profesiunea de avocat şi politica partidului conservator din metropolă, avînd o încredere naivă în probitatea aristocraţiei decadente romane din vremea sa. Mai tîrziu îşi pierdu iluziile în privinţa politicienilor conservatori aristocraţi, cărora li se alăturase, datorită unei lungi serii de experienţe dureroase — Roma nu-1 decepţionă însă niciodată. Această capitală a lumii mediteraneene, nu prea respectabilă, îl fascina pe Cicero din aceleaşi motive pentru care nobilul imaginar al lui Browning era fascinat de oraşul său în miniatură. Favoarea de care se bucura Cicero la Roma îi stimula spiritul şi îl făcea fericit. Ataşamentul lui faţă de Roma găseşte cele mai elocvente cuvinte pentru a se exprima : „Oraşul, Oraşul ! Dedică-te lui şi trăieşte în lumina lui neasemuită. în tinereţea mea am ajuns la o concluzie de la care nu m-am mai abătut niciodată de atunci. A te ţine la o parte, oricare ar fi împrejurările, pune în umbră şi discreditează pe oricare dintre noi, cei care avem capacitatea de a adăuga ceva la gloria Romei prin lucrările noastre'* [1]. Virgiliu, care a făcut parte din generaţia următoare, a numit Roma „tot ce poate fi mai încîntător pe lume“ [XLVIII] [XLIX], şi e cert că gîndea, fără nici un fel de rezervă, ceea ce spunea. Dragostea lui Cicero şi a lui Virgiliu faţă de Roma este cu

XLVIII *Ad Familiares,* **cartea a XI-a, scrisoarea 12, par. 2.**

XLIX **Virgiliu.** *Georgicele,* **II, 534.**

atît mai impresionantă cu cît amîndoi, ca şi concetăţeanul lor roman apostolul Pavel, erau originari din cîte un orăşel de care continuau să fie mîndri. Cicero îşi iubea Arpinumul, iar Virgiliu îşi iubea Mantova, dar amîndoi purtau în inimă Roma. în timp ce ora- şul-capitală, unic între toate celelalte, îi inspira, oraşul-miniatură de tip standard era confortabil. La adăpostul zidurilor cetăţii, artistul şi învăţatul — Diirer la Niirnberg şi Casaubon la Geneva — puteau lucra în pace şi libertate, şi aceste daruri preţioase cîştigau inima celor ce beneficiau de ele şi îi făceau să iubească oraşul care îi găzduise.

In contrast penibil cu aceste sentimente normale de afecţiune şi devotament, cetăţeanul oraşului mecanizat din zilele noastre se simte înstrăinat de el, şi aceasta în măsură egală, fie că a cîştigat bani într-un mod inuman, fie că a fost exploatat într-un mod inuman. E un lucru de rău augur pentru viitorul oraşului mecanizat şi un lucru grav, căci în era mecanizării viitorul oraşului mecanizat este strîns legat de însuşi viitorul omenirii.

10. VIITORUL ORAŞ MONDIAL

în capitolele anterioare ale acestei cărţi au fost trecute în revistă o serie de oraşe de diferite tipuri, dar toate aceste diferite tipuri, ce şi-au făcut apariţia înainte de ivirea tipului mecanizat, aveau o trăsătură importantă în comun. Toate erau mai mult sau mai puţin statice. Marea majoritate a oraşelor create în cursul primilor 5 000 de ani ai istoriei modului urban de aşezare erau la o scară destul de redusă pentru a permite unor pietoni să trăiască şi să muncească în ele în bune condiţii şi, în această privinţă, există o asemănare evidentă între Ur din mileniul al treilea î.e.n. şi Weimarul din secolul al XVIII-lea e.n. Oraşele-capitale reprezentau excepţii prin faptul că erau relativ rare şi relativ mari, dar şi această categorie rămînea statică, la scara ei specifică, după fondarea primelor oraşe-capitale reprezentative. Există, de exemplu, o asemănare evidentă între Babylonul lui Nabucodonosor şi Pekingul lui Chian-lung, deşi sînt despărţite în timp printr-un interval de douăzeci şi trei de secole.

Apariţia oraşelor mecanizate a adus cu sine cea mai mare schimbare în natura oraşelor survenită de la începuturile lor. Oraşele mecanizate nu mai sînt staţionare ;

ele se află în mod dinamic în mişcare, iar în 1969 se vede deja limpede cum se transformă într-un nou tip. Oraşele se încheagă în megalopolisuri, ce formează

obiectul capitolului precedent — un ienomen nou, exemplificat cît se poate de elocvent în anul 1969 prin conurbaţia ce se întinde de la Boston prin New York, Philadelphia şi Baltimore la Washington D.C., de-a lungul ţărmului nord-estic al Statelor Unite. între timp, megalo- polisurile înseşi încep să se contopească. în America de Nord, de exemplu, megalopolisul de pe ţărmul nord-estic şi un megalopolis din regiunea Marilor Lacuri îşi întind tentaculele unul către celălalt, iar vîrfurile acestor tentacule pornesc deja să se înlănţuie. Acest fenomen, ce are loc în America de Nord, face parte dintr-.o dezvoltare pe plan mondial. Megalopolisurile de pe toate continentele se contopesc, tinzînd să formeze un Ecumenopolis, un tip nou de oraş.

Problema ce se pune nu este dacă Ecumenopolis se va naşte într-adevăr, ci dacă creatorul ei, omenirea, va fi stăpînul sau victima ei. Reuşi-vom oare să facem din Ecumenopolis un habitat tolerabil pentru fiinţe umane ? Răspunsul la această întrebare depinde de faptul dacă omenirea va şti să ia din timp şi în mod eficient măsurile necesare pentru a structura Ecumenopolis astfel încît să corespundă dorinţelor şi nevoilor oamenilor înainte de a se fi stabilizat într-o formă întîmplătoare, devenind un fapt împlinit ireversibil. Dacă vrem să atingem acest obiectiv, nu mai avem timp de pierdut. în ultimii 30 000 de ani, treburile lumii au intrat în viteză şi această acceleraţie a ajuns acum la un asemenea grad, încît ne aflăm permanent în primejdie de a fi depăşiţi de evenimente nedorite şi indezirabile. Fericirea şi poate chiar supravieţuirea rasei umane constituie miza politicii — sau a lipsei de politică — a actualei generaţii. Problema se pune dacă vom şti să acţionăm acum pentru a umaniza

Oraşul-mon- dial, în care copiii noştri şi copiii copiilor noştri vor trebui să trăiască în orice caz, fie că condiţiile de viaţă vor fi sau nu suportabile.

Două curente împing omenirea înspre Ecume- nopolis, ambele puternice, ambele avînd aceeaşi direcţie. Unul dintre aceste două curente este creşterea rapidă a populaţiei lumii, îndeosebi în rîndurile majorităţii paupere. Al doilea curent care împinge spre Ecumenopolis este migraţia de la ţară la oraş, care are loc simultan şi se desfăşoară atît în ţările „în curs de dezvoltare", cît şi în cele dezvoltate.

în viaţa omului, totul evoluează într-un ritm tot mai accelerat şi de aceea s-ar putea ca majoritatea omenirii să urmeze exemplul minorităţii, adoptând planificarea familială mai repede decît s-ar fi crezut.

Migraţia populaţiei rurale a lumii către oraşe, ce are loc în ţările „în curs de dezvoltare", ca şi în cele „dezvoltate", se produce în cele două categorii de ţări din motive opuse şi afectează tipuri opuse de oameni. în ţările „dezvoltate", în statul Iowa, de exemplu, din Statele Unite, aplicarea ştiinţei în agricultură şi în domeniul creşterii animalelor a făcut posibil să se producă per acru [L] cantităţi mai mari de alimente şi de mai bună calitate cu mai puţină mînă de lucru. Drept rezultat, o parte din populaţia rurală ocupată înainte în agricultură a devenit de prisos ; s-a născut atunci o competiţie printre fermieri în scopul de a putea rămâne în activitatea agricolă în noile condiţii, mai rentabile, dar şi mai pretenţioase ; cei mai capabili, mai activi şi mai întreprinzători au cîştigat ; cei care n-au reuşit să facă „cotitura" de la metodele vechi la cele noi au trebuit să plece de la ţară şi n-au avut unde să se ducă decît în oraşe. Pe de altă parte, în ţările înapoiate, unde metodele

L Circa 4 000 m^2. — *Nota trad.*

tradiţionale şi relativ neproductive cu greu cedează terenul, cei care pleacă de la ţară şi se duc în oraşe sînt tocmai cei mai întreprinzători, deşi, după cum vom vedea, nu întotdeauna sînt

şi cei mai clarvăzători. Aceşti ţărani întreprinzători şi-au dat seama că ocupaţia lor tradiţională ca agricultori nu le oferă perspective în condiţiile existente. Din păcate, nu au însă posibilitatea de a şti dinainte dLacă li se oferă perspective mai bune în oraş. Ei migrează la oraş bazîndu-se pe calculul nu întotdeauna corect că, în cel mai rău caz, perspectivele nu vor putea fi mai întunecate decît cele din satul lor natal.

Astfel, populaţia oraşelor se înmulţeşte simultan din trei surse : explozia demografică în rîn- durile populaţiei celei mai sărace şi mai înapoiate, surplusul de populaţie rurală creat de explozia demografică contemporană în sectorul corespunzător al societăţii de la ţară şi descreşterea numărului populaţiei rurale, pentru motive diferite, în ţări de categorii diferite. Toate aceste trei mişcări la un loc fac ca explozia demografică să capete forma unei explozii urbane. Populaţia oraşelor creşte într-un ritm mai rapid decît populaţia lumii luată în ansamblu, deoarece populaţia zonei neurbane a părţii locuibile a suprafeţei de uscat a lumii se revarsă în oraşe. Prin urmare, naşterea Oraşului mondial este inevitabilă, dar în acelaş timp reiese că Oraşul mondial nu va acoperi întreaga suprafaţă de uscat a globului. Va fi un Oraş mondial în sensul că toate megalopolisurile locale se vor contopi într-un singur oraş, ca rezultat al expansiunii zonelor rezidenţiale, cît şi a celor industriale.

La un loc, zona combinată a oraşelor mecanizate agregate — Ecumenopolis — va fi, fără îndoială, incomparabil mai mare decît zona totală ocupată anterior de minusculele oraşe cu populaţie densă din era revoluţiei preindustriale. Această viitoare creştere uriaşă a întinderii absolute a zonei urbanizate a planetei se va produce din două cauze. în primul rînd, se va produce o creştere a

volumului total de metri cubi

 al clădirilor. în al doilea rînd, înălţimea medie a clădirilor va fi aceeaşi ca cea din oraşele de tip tradiţional sau eventual chiar mai redusă. La prima vedere, aceasta ar putea părea paradoxal, ţinînd seama de faptul că mecanizarea oraşelor a fost însoţită de construirea unor clădiri de o înălţime nemaivăzută. în acelaşi timp însă a fost însoţită de proliferarea suburbiilor rezidenţiale, constînd din case joase înconjurate de grădini, astfel încît la calcularea înălţimii medii generale a clădirilor în viitoarea Ecumenopolis va trebui luată în consideraţie înălţimea vilelor şi bunga- low '-urilor sale, ca şi cea a zgîrie-norilor.

O previziune a viitoarei reduceri, în medie, a înălţimii clădirilor urbane e cuprinsă într-un pasaj dintr-un elogiu al oraşului Roma scris de un om de litere grec din secolul al II-lea e.n., Aelius Aristeides. In contextul său original, acest pasaj este doar o „fantezie[11] retorică, dar *le jeu d'esprit*[LI] [LII], de acum optsprezece secole a devenit o realitate lucidă a zilelor noastre. După cum se exprimă Aelius Aristeides, „Roma nu se mulţumeşte cu întinderea zonei sale construite, deşi e atât de vastă... Roma duce în spinare un teanc întreg de Rome suplimentare, de aceeaşi întindere, pe care le-a săltat una peste cealaltă... Dacă oraşul ar fi întins pe jos, astfel încît Romele, ce sînt acum aşezate una peste alta, să fie puse una lîngă alta la nivelul solului, cred că restul Italiei, care nu e încă acoperită de Roma, s-ar umple în întregime. Ar exista atunci un singur oraş

LI Casă de vacanţă în stil de cabană. — *Nota trad.*

LII' Joc de Spirit (ca „joc de cuvinte"). — *Nota trad.*

neîntrerupt, ce s-ar întinde (de la Marea Tireniană) pînă la Adriatica[11 LIII].

Aceasta este, bineînţeles, o hiperbolă, dar ea serveşte unui scop actual, dîndu-ne o idee despre amploarea, în cifre absolute, a expansiunii prezente a zonei urbanizate a planetei. Pe de altă parte, în cifre relative, Ecumenopolis, ca şi agregatele mult mai mici ale minusculelor oraşe separate, de stil vechi, nu va acoperi, totuşi, decît o mică fracţiune a suprafeţei totale de uscat a planetei.

în ceea ce priveşte creşterea numărului populaţiei urbane a planetei, aceasta va fi enormă. Totuşi, în comparaţie cu densitatea populaţiei din oraşele antice, densitatea medie din Ecume- nopolis va fi considerabil mai redusă, aşa cum este deja în fiecare din megalopolisurile care se grăbesc acum una spre cealaltă ca să se contopească. Densitatea medie va fi mai redusă, deoarece creşterea zonei urbanizate a planetei va fi proporţional mai mare decît creşterea populaţiei sale urbane.

Raportul dintre densitatea relativă a populaţiei urbane a planetei şi cea a populaţiei sale rurale se pare că va rămîne, prin urmare, acelaşi ca mai înainte. Populaţia urbană va fi răs- pîndită, în medie, pe o arie mai întinsă (deşi vor exista, în această privinţă, deosebiri izbitoare între diferitele categorii de venituri, ca şi în cadrul acestor categorii înseşi). Dar, în compensaţie, şi populaţia rurală se va întinde într-un strat mai subţire.

în cifre absolute, împărţirea din trecut a populaţiei va fi inversată. De la data inventării agriculturii, în zorii erei neolitice, pînă la izbucnirea revoluţiei industriale, cu aproximativ două sute de ani în urmă,

LIII Aelius Aristeides. *In Ramam,* par. 8.

majoritatea covîrşitoare a populaţiei lumii era rurală, iar orăşenii reprezentau o minoritate redusă şi excepţională. în viitorul apropiat însă, fiinţa umană obişnuită va fi ora- şană ; cu excepţia unei fracţiuni, întreaga omenire va trăi în cadrul graniţelor unui Oraş mondial, care va ocupa însă doar o fracţiune a suprafeţei de uscat a planetei. Excepţie vor face minoritatea locuitorilor oraşelor din afara Ecumenopolisului şi producătorii de alimente ; iar producătorii de alimente, o minoritate din ce

263 în ce mai redusă, vor ajunge treptat să aibă un mod de viaţă mai puţin excepţional. Vor deveni muncitori industriali, folosind cele mai noi aplicaţii ale ştiinţei la tehnologie, muncitori a căror industrie se află în domeniul producţiei de alimente şi care, din această cauză, îşi duc munca în zone neconstruite. Cu alte cuvinte, producţia de alimente va fi urbanizată. Pseudo *rus in urbe* [LIV] din Oraşul mondial, suburbia, îşi va afla perechea într-o veritabilă *urbs in rure* [2], pe acele porţiuni din marile spaţii deschise pe care oamenii vor continua să le valorifice din punct de vedere economic. In acest viitor capitol al istoriei urbanismului, oraşul — care nu va mai fi Londra sau New York, ci Oraşul mondial — va „ieşi afară din oraş[u], nu pentru a devasta pă- mîntul, ci pentru a-1 face mai productiv decît a fost vreodată.

Dacă dorim să avem o preimagine a acestei viitoare configuraţii demografice, economice şi sociale a lumii în întregul ei, o putem găsi în Australia şi Japonia de astăzi. La prima vedere ar părea ciudat să menţionezi aceste două ţări laolaltă, căci sînt

---

LIV (Ţinut) rural în oraş (lat). — *Nota trad.*

[!] Oraş îh (ţinut) rural (lat.). — *Nota trad-*

mulţi care le socotesc antitetice. Obişnuim să ne închipuim Australia ca o ţară uriaşă, cu rezerve aproape nelimitate de spaţiu nefolosit, iar Japonia, ca o ţară minusculă, în care fiecare metru pătrat este cultivat în mod intens sau acoperit cu construcţii. în realitate, în Japonia, ca şi în Australia, întreaga populaţie, cu excepţia unei mici fracţiuni, este concentrată pe o mică porţiune a suprafeţei de uscat a ţării. Majoritatea populaţiei Australiei trăieşte în trei oraşe mari : Sidney, Melbourne şi Brisbane. Majoritatea populaţiei Japoniei trăieşte într-un megalopolis a cărui axă o formează traseul trenului super-express cu capetele terminale la Tokio şi Osaka. Cea mai mare parte a Japoniei constă din munţi nefolosiţi acoperiţi cu păduri, în timp ce cea mai mare parte a întinderii mai vaste a Australiei constă din deserturi şi semi- deşerturi nefolosite.

Cauza imediată pentru care, în ambele ţări, aceste întinderi sînt nefolosite este că transformarea lor în zone productive din punct de vedere economic ar costa prea mult faţă de rezul - ţaţele ce s^ar putea obţine. Cauza mai generală este că procurarea hranei — prin culegere, vî- nare, pescuire, cultivare sau prin creşterea animalelor — devine din ce în ce mai mult una dintre ocupaţiile economice minore ale omenirii, în loc să-i consume aproape tot timpul de muncă, aşa cum se mai întîmpla încă cu numai 200 de ani în urmă. In prezent, în ţările „dezvoltate", productivitatea a crescut în aşa măsură datorită aplicării ştiinţei la tehnologia producţiei de alimente, încît cea mai mare parte a energiei locuitorilor din aceste ţări a fost eliberată, pentru a fi folosită în alte activităţi decît cele producătoare de alimente.

Configuraţia viitorului Oraş mondial va

putea fi eventual mai limpede dacă vom face o rapidă trecere în revistă a principalelor lui aspecte. Vor mai exista, desigur, şi alte oraşe în afara graniţelor Ecumenopolisului şi, cu toate că vor părea pitice în raport cu Ecumenopolis, unele dintre ele vor fi mari şi vor avea o populaţie numeroasă în cifre absolute.

Am menţionat mai sus că conurbaţia existentă de-a lungul coastei de nord-est a Statelor Unite a început să se contopească cu altă conurbaţie ce a început să ia fiinţă în jurul Marilor Lacuri din America de Nord. Conurbaţia Boston—Washington a fost prima care a luat fiinţă, nu numai în Statele Unite, ci în general în Lumea Nouă. In viitorul Oraş mondial însă se pare că ea va fi o componentă mai puţin importantă decît conurbaţia Marilor Lacuri, şi anume pentru două **267** motive : megalopolisul din zona Marilor Lacuri va avea mai mult loc de manevrare şi va dispune de o aprovizionare mai abundentă cu apă potabilă.

Zona de expansiune a megalopolisului Boston—Washington este restrînsă din cauza amplasamentului ei pe o fîşie relativ îngustă de şes între ţărmul oceanului şi munţi (munţii Al- legheny şi Appalachi), pe cînd megalopolisul Marilor Lacuri posedă o arie practic nemărginită în bazinele fluviilor St. Lawrence şi Mississippi, care se întind unul lingă altul, despărţite doar printr-o cumpănă a apelor abia perceptibilă. Megalopolisul Boston—Washington este aprovizionat cu apă din izvoar-le fluviilor ce coboară din munţi spre Oceanul Atlantic, şi aceste resurse ar putea fi considerate ca abundente pe baza oricăror standarde de necesităţi ; cerinţele de apă ale acestui megalopolis sînt însă nemăsurat de mari şi autorităţile urbane separate, care îşi împart între ele

administraţia lui, se află în concurenţă pentru a pune stăpî- nire pe apele din raza lor care sînt încă libere. Megalopolisul din zona Marilor Lacuri însă dispune de rezerve practic nelimitate de apă din lacuri.

Unul dintre numeroasele aspecte noi ale oraşului mecanizat, care a fost în mişcare în decursul ultimilor 200 de ani, este creşterea uriaşă a cantităţii de apă potabilă consumate zilnic pe cap de locuitor în comparaţie cu cerinţele oraşelor anterioare de orice fel. Amida (Diarbekir), în bazinul superior al Tigrului, Acrocorinthul în Grecia şi Cyrena în Libia subzistau fiecare cu cîte un singur izvor, de unde femeile din oraş cărau apa în urcioare purtate pe cap. In prezent e nevoie de apă potabilă în case nu numai pentru băut, ci şi pentru baie, iar necesităţile industriei solicită enorm resursele de apă.

Se poate prevedea că va veni o vreme cînd

 toate cursurile de apă din lume vor fi îndiguite pentru a putea fi folosite înainte de a ajunge la mare, şi apele respective, după ce vor fi fost poluate, se vor deversa prin canale. Se vor crea rezervoare de apă potabilă de o capacitate enormă, aşa cum s-a procedat la un moment dat în „Noile Teritorii[11] din Hong Kong, unde anumite mici golfuri de pe ţărmul mării au fost golite de apă sărată prin pompare, iar apoi au fost lăsate să se umple cu apă dulce de ploaie sau din fluvii. Totuşi, uriaşele lacuri naturale cu apă dulce, cum sînt cele din America de Nord, vor continua să reprezinte sursa cea mai abundentă şi mai ieftină de aprovizionare cu un element natural de primă necesitate în orice aşezare omenească şi care tocmai de aceea va constitui, probabil, factorul de limitare a creşterii părţilor componente ale viitorului Oraş mondial, în afară de cazul cînd

progresul tehnologiei va găsi un mijloc de transformare a apei sărate în apă potabilă, care să fie apoi pompată prin conducte pe distanţe lungi, la un cost acceptabil din punct de vedere economic. Deocamdată, conurbaţiile din regiunile aride, ca, de exemplu, din sudul Californiei, ar putea fi împiedicate în creşterea lor, deoarece se vor afla în situaţia de a nu-şi putea mări rezervele de apă potabilă peste un anumit volum.

Marea Caspică, de departe lacul cel mai mare din lume, are, din păcate, apă sărată. Cel mai mare lac cu apă dulce, Lake Superior, este de cinci ori mai mic decît Marea Caspică. Lacul Victoria este ceva mai mic decît Lake Superior şi, la fel ca pandantul său nord-american, face parte dintr-un lanţ de lacuri. Marile Lacuri africane încalecă ecuatorul, dar se află pe un platou şi altitudinea temperează climatul regiunii din jurul ţărmurilor lor. Această regiune pare deci destinată să ocupe locul doi, după regiunea din jurul Marilor Lacuri americane,

în competiţia pentru cea mai populată componentă a Oraşului mondial. Ruanda şi Burundi, pe malul răsăritean al lacului Tanganyika, sînt deja foarte populate.

Aceste două grupuri de mari lacuri indică două puncte bine stabilite în configuraţia viitorului Oraş mondial. Se poate oare prevedea şi restul formei sale ? Componentele sale nu vor avea, desigur, o continuitate . neîntreruptă. Aceasta ar fi, dealtfel, imposibil, deoarece cea mai mare parte a suprafeţei planetei este acoperită de mare, iar suprafeţele de uscat inutilizabile se extind tot mai mult, după cum s-a mai arătat înainte. Componentele Oraşului mondial vor fi legate între ele prin căi ferate, şosele, căi maritime, căi aeriene şi linii de telegraf şi telefon pe distanţă lungă, iar comunicaţiile

radio se vor face prin stratosferă.

Altă trăsătură previzibilă a Ecumenopolisului a fost deja menţionată. Densitatea medie a populaţiei sale va fi mai redusă decît media din oraşele înconjurate de ziduri din trecut, iar această cifră medie nu va fi concludentă şi va putea chiar induce în eroare, deoarece gradul real de densitate se va deosebi foarte mult, de la district la district, în diferite zone construite şi la diferite ore din zi şi din noapte. Această distribuire inegală a densităţii medii a populaţiei reprezintă o problemă în sine care generează o a doua problemă — volumul traficului navetist, de două ori pe zi, între dormitor şi birou sau fabrică. Am arătat mai înainte că *slumsurile* şi strangulările de circulaţie sînt cele două principale tare ale oraşelor locale mecanizate, a căror contopire progresivă duce spre formarea Oraşului mondial. în toate me- galopolisurile existente în anul 1969, mai mult sau mai puţin separate încă, aceste două maladii 6Înt pe cît de grave, pe atît de greu de vindecat. S-ar putea să devină incurabile sau chiar mortale dacă le vom permite să se răs- pîndească în viitorul Ecumenopolis din mega-

lopolisurile menite să devină componentele Ecumenopolisului.

E inutil, desigur, să discutăm mai pe larg despre pacostea pe care o constituie aglomerarea traficului. întrucît, fie că merge pe jos, fie că foloseşte mijloace de transport public sau automobil propriu, oricine trăieşte şi munceşte, şi deci în mod necesar circulă într-unul din megalopolisurile actuale ale lumii, ştie din experienţă proprie cit de chinuitoare e problema circulaţiei. Scenele ce se petrec în orele de vîrf pe podurile ce leagă Manhattan Island cu uscatul nu diferă mult de cele la care poţi fi martor la Istanbul, în cartierul Beyoglu din Cornul de Aur sau pe străzile înguste şi abrupte ce urcă de la ţărm spre Turnul geno- vez.

Năpasta pe care o reprezintă *slumsurile* este poate mai puţin familiară minorităţilor privilegiate ale actualei populaţii urbane din lume, care nu au fost niciodată condamnate să trăiască în asemenea cartiere. *Slumsurile* din lumea noastră, pe care viitorul Oraş mondial le va moşteni, sînt de patru feluri. Primul este un ghetou unde se afla iniţial zona rezidenţială a oraşului mecanizat, înainte ca acesta să fi început să roiască în suburbii rezidenţiale. Casele sau blocurile dintr-un ghetou au fost proiectate de la început poate pentru a adăposti oameni săraci şi, prin urmare, construite fără echipamentele corespunzătoare standardelor claselor de mijloc. Sau au fost poate construite şi locuite la început de către oameni înstăriţi, fiind ocupate de nevoiaşi după ce bogăţii s-au mutat în noile zone suburbane rezidenţiale. In ambele cazuri, locuinţele din ghetou vor avea condiţii materiale proaste : vor fi supraaglomerate şi lipsite de instalaţii sanitare moderne sau acestea vor avea nevoie de reparaţii şi în orice caz nu vor fi suficiente pentru nevoile locuitorilor mai numeroşi pe

care aceste locuinţe din *slumsuri* îi adăpostesc în prezent. Al treilea fel de *slurrt* este un fel de orăşel de cocioabe inserat în spaţiile dintre părţile mai opulente ale vetrei iniţiale a oraşului. Al patrulea fel este oraşul de cocioabe de la periferie. Barăcile care compun un asemenea cartier au lost înjghebate de săraci din lucruri aruncate : scînduri vechi, bucăţi de tablă ruginită, bidoane de petrol sau chiar din cartoane în locurile unde plouă rar sau puţin. Un oraş de barăci nu va avea probabil canalizare, nici apă curentă şi nici lumină pe stradă (de fapt, nici nu va avea străzi).

în oraşele invadate de asemenea *slumsuri* există un război rece care uneori se înfierbîntă pînă la violenţă între locuitorii *slumsurilor* şi minoritatea mai înstărită a populaţiei urbane. La fel ca multe războaie în sensul convenţional al cuvîntului, şi acest război se dă pentru stă- pînirea teritoriului. Atît în cadrul oraşului, cît şi la periferiile ce se extind la marginea oraşului mecanizat, burghezia caută să ţină proletariatul în afara zonelor rezidenţiale, pe care le rezervă pentru familiile claselor de mijloc, în timp ce proletarii se luptă cu desperare să găsească un adăpost oricît de mizer, de nesănătos şi de neconfortabil pentru familiile lor şi pentru ei.

In acest război de clasă, ale cărui obiective sînt zonele de locuinţe rezidenţiale, proletarii sînt în avantaj faţă de burghezie. Situaţia lor deznădăjduită îi împinge să fie mai activi, mai hotărîţi, mai perseverenţi, în timp ce burghezii cedează mai uşor teren, deoarece datorită resurselor lor dispun de o gamă mai largă de opţiuni. Dacă locuiesc într-o zonă rezidenţială urbană care la un moment dat e invadată de proletari, ei se pot muta într-o suburbie, iar dacă proletarii vin şi aici după ei, se pot muta din nou în altă suburbie, mai îndepărtată de cartierele comerciale şi

industriale ale oraşu-- lui, unde bogăţii şi săracii muncesc şi îşi cîş- tigă laolaltă mijloacele de existenţă. Bogăţii

îşi pot permite să se retragă, deoarece ei pot face naveta pe distanţe mai mari decît îşi pot îngădui proletarii să călătorească.

Ghetouri constînd din locuinţe care la origine au fost construite pentru cei săraci sau care au fost evacuate de cei bogaţi se găsesc în orice oraş mecanizat „în mişcare". Este un fapt îndeobşte cunoscut că în asemenea oraşe zona rezidenţială interioară tinde să fie locuită de familii cu venituri tot mai reduse, din care cauză tinde *pari passu* [1] să se degradeze într-o măsură tot mai mare. „Oraşele de cocioabe" urbane şi suburbane sînt un fenomen mai puţin răspîndit.

Rio de Janeiro şi Caracas sînt exemple clasice de oraşe în care cartiere de cocioabe (la Rio se numesc *javelas)* s-au intercalat între cartierele bogate. Topografia oraşului Rio se pretează la amestecul de *slumsuri* cu construcţii luxoase ; între cartierele claselor înstărite, cu clădiri frumoase, sînt numeroase golfuri, cu munţi cu povîrnişuri ce cad abrupt pe ţărm. Unul dintre aceşti munţi, faimoasa Căpăţînă de zahăr, este atît de abrupt, încît e practic imposibil să se agaţe indiferent ce fel de locuinţe omeneşti pe flancurile lui. Alţi munţi, de asemenea prea abrupţi pentru a se putea construi pe coasta lor fundaţii solide de case, drumuri, conducte de apă şi canale de evacuare decît la preţuri prohibitive, au fost ocoliţi de arhitecţi şi constructori, astfel încît *squatterii*[2] săraci s-au instalat clandestin acolo. Amplasarea locuinţelor la Rio este, dealtfel, tot atît de neobişnuită ca şi peisajul. Cele mai multe cartiere de cocioabe nu se află în inima oraşului,

[1] (lat.) Cu acelaşi pas, în acelaşi ritm. — *Nota trad.*

[2] *To squatt* (engl.), sens literal : a sta pe vine ; *squatteri:* denumire dată celor ce ocupă un teren, o casă, fără a poseda un titlu legal. —

ci la periferia lui, unde sînt în concurenţă cu suburbiile burgheze pentru 6paţiu. La fel se petrec lucrurile la Brasilia, noua capitală a Braziliei, la Buenos Aires şi Rosario, în Argentina, la Arequipa, în sud-estul Perului, şi la Bagdad, în Irak.

Oraşul îl atrage pe ţăran chiar în cazul — din ce în ce mai rar — cînd are perspective în satul său natal şi nu are nici o perspectivă în oraşul în care a migrat.

Exemplul cel mai iraţional pe care mi-a fost dat să-1 văd cu propriii mei ochi este cel al ţăranilor irakieni care-şi părăsesc pămînturile pentru a se înghesui în oraşele de cocioabe din jurul Bagdadului, căci în Irak perspectivele ţărănimii pe pămîntul lor ancestral sînt cît se poate de promiţătoare. Irakul este una din cele două ţări din lume (Egiptul este cealaltă) unde pentru prima oară a fost aplicată în agricultură metoda irigării prin desecarea şi canalizarea apelor din jungla mlăştinoasă. în Egipt s-au făcut lucrări de irigaţii în agricultură în mod continuu, de cînd această metodă productivă a început să fie folosită, cu aproximativ 5 000 de ani în urmă. în Irak, unde irigarea a început să fie aplicată cam la aceeaşi dată ca şi în Egipt, începînd din secolul al IV-lea î.e.n., sistemul a fost lăsat să se degradeze treptat, pînă ce în secolul al XlII-lea e.n. a fost practic abandonat. După primul război mondial, reţeaua de canale de irigare, cu diguri împotriva inundaţiilor şi bazine pentru strîngerea apei, a început să fie restaurată. Irakienii pot conta deci că, după terminarea acestor lucrări de restaurare, ţara lor va deveni din nou pandan- tul Egiptului ca zonă producătoare de hrană ; şi, fără îndoială, că va exista o piaţă pentru surplusul de hrană produs de Irak atunci cînd explozia actuală a

populaţiei va fi dublat sau triplat populaţia de astăzi din lume. Totuşi, în

ciuda faptului că au asigurat un viitor prosper ca plugari, în satele lor, ţăranii irakieni continuă să se reverse în oraşele de cocioabe din jurul Bagdadului — o capitală care nu dispune de industrii de mari proporţii şi care cu greu va putea oferi de lucru noilor veniţi.

Tot atît de iraţional este şi şuvoiul de ţărani ce se revarsă la Arequipa. Acest oraş peruan, situat cam la jumătatea drumului între coastă şi Altiplano, este centrul urban al unei oaze ce trăieşte din agricultură. Singura industrie de o oarecare importanţă la Arequipa sînt atelierele căilor ferate din sud, iar producţia agricolă a oazei este în funcţie de cantitatea de apă — limitată — ce se poate obţine pentru irigare. Din această cauză, *squatterii* de la periferia oraşului nu au nici o perspectivă să găsească de lucru. Autorităţile municipale încearcă să le explice acest lucru şi caută să-i convingă să se întoarcă acasă la ei, în satele de pe Altiplano. Unii dintre *squatteri* au chiar pămînt acasă pe care l-au abandonat, fără a fi renunţat însă la drepturile de proprietate. Aceştia ar avea deci mijloace de existenţă în sat, chiar dacă au pămînt puţin şi chiar dacă clima de pe Altiplano e aspră Tn orice caz, acasă la ei perspectivele sînt mai puţin cenuşii decît în oraşele de cocioabe de la periferia Arequipei. Cu toate acestea, nu pot fi convinşi să plece. Tot atît de puţin se lasă convinşi şi *squatterii* de la periferia Buenos Aires-uluî, veniţi de pe Altiplano-ul şi mai dezolant al Bo- liviei sau din şesurile tropicale ale Paraguayului şi oare şi-au înjghebat nişte cocioabe la marginea marelui oraş modern, în speranţa vană că vor găsi aici Eldorado-ul pe care l-a constituit într-adevăr Buenos Aires pentru imigranţii britanici din clasa de mijloc în secolul al XlX-lea.

Dacă oraşul mondial va fi lăsat să se formeze la întîmplare, întreaga populaţie

suplimentară a lumii — adică populaţia ce se va adânca la

cea existentă astăzi —, împreună cu numărul crescînd al populaţiei rurale care îşi părăseşte locul de origine, va ajunge să se îngrămădească în *slumsuri* urbane de felul celor descrise în capitolul de faţă. Drept rezultat al acestui *lais- ser-faire* \ cea mai mare parte a întinderii Oraşului mondial va consta din *slumsuri* locuite de cea mai mare parte a populaţiei sale, adică de cea mai mare parte a populaţiei lumii înseşi. în acest noian de *slumsuri* se vor afla porţiuni de diferite feluri, tot atît de mici şi de rare cum erau oraşele-cetăţi în era dinainte de izbucnirea revoluţiei industriale. Aceste porţiuni vor fi de două feluri. Vor exista aglomerări de fabrici şi birouri şi zone suburbane de locuinţe ale claselor de mijloc. Aceste suburbii se vor afla mereu în primejdie de a fi înăbuşite de *slumsurile* înconjurătoare, după cum vechile oraşe înconjurate de ziduri erau în primejdie de a fi înăbuşite de zona rurală dimprejur. Suburbiile ar putea, desigur, recurge la vechea practică de a se izola fiecare înăuntrul unor fortificaţii, echivalentul unui zid întărit din loc în loc cu turnuri fiind în prezent un gard de sîrmă ghimpată electrificată, echipat la intervale de cîteva sute de iarzi cu mici turnuri ascuţite patrulate de paznici.

Deocamdată, suburbiile claselor de mijloc ale actualelor megalopolisuri nu s-au izolat încă cu mijloace militare. Ele s-au izolat însă deja pe plan juridic şi fiscal. în Statele Unite, în ultimii ani, o suburbie rezidenţială a clasei de mijloc după alta s-a înregistrat separat de oraşul în care rezidenţii suburbiei îşi cîştigă existenţa, iar impozitele asupra valorii caselor reziden- ţilor se plătesc nu oraşului, ci

municipalităţii suburbiei înregistrate separat. Desigur, cetă-

[1] Neintervenţie din partea celor în drept (fr.). — *Nota trad.*

ţeanul care face navetă între suburbia înregistrată separat şi oraş va plăti impozitele asupra spaţiului biroului ce-l ocupă în oraşul unde îşi desfăşoară activitatea şi câştigă existenţa familiei sale. Aceste impozite — de un nivel superior celor ce se aplică proprietăţii sale din suburbia rezidenţială — le va plăti direct dacă este proprietarul întreprinderii, sau indirect dacă este funcţionar. Dar volumul impozitelor ce vor putea fi percepute asupra părţii rezidenţiale din zona construită a oraşului, din perimetrul său administrativ, se va reduce în mod considerabil; căci, pe măsură ce rezidenţii iniţiali din clasa mijlocie se mută treptat în suburbiile reînregistrate, casele lor evacuate vor fi ocupate de noi rezidenţi, din grupuri cu venituri mai reduse, ceea ce va face că şi impunerea acestor proprietăţi să se reducă. În oraşele în care, ca la Rio sau Rosario de exemplu, există cartiere de cocioabe în chiar inima oraşului, *squatterii* probabil că nu plătesc nici un fel de impozite. Totuşi, din aceste venituri scăzute, oraşul trebuie să acopere o mulţime de cheltuieli pentru servicii municipale — să menţină în bună stare drumurile şi canalele, reţelele de gaz şi electricitate şi să întreţină forţe poliţieneşti de securitate şi de control al circulaţiei —, iar rezidenţii din suburbiile înregistrate separat vor continua să beneficieze pe deplin de serviciile municipale urbane, la fel ca atunci când plăteau oraşului impozite şi asupra proprietăţilor rezidenţiale. Problema a fost pusă în mod ascuţit de profesorul Jean Gottmann. Interesele navetiştilor

> diverg astfel de cele ale funcţionarilor mai puţin bine plătiţi, care trăiesc şi muncesc înăuntrul limitelor oraşului. Se naşte o opoziţie de interese între cei care trăiesc în oraşele centrale şi cei care-şi duc doar activitatea aici. Activitatea oraşului depinde însă de ambele grupuri şi asemenea tendinţe de opunere a intereselor nu pot exista la infinit fără a

tulbura în mod profund cooperarea socială şi economică ce trebuie menţinută într-un fel între diversele grupuri din megalopolis *. Atunci cînd bogăţii şi săracii se întîlnesc, se produc în mod inevitabil, chiar şi în cea mai puţin defavorabilă dintre circumstanţele posibile, unele fricţiuni între cele două părţi, şi anume proporţional cu diferenţa dintre cele două scări de venituri. Dacă diferenţa este mare, săracii vor manifesta resentimente faţă de bogaţi, în timp ce bogăţii, de partea lor, vor căuta să evite contactul cu cei săraci. Aceasta din cauză că diferenţa în scara de venituri va fi, probabil, însoţită de o diferenţă în gradul de educaţie — în sensul larg al acestui termen, care cuprinde atît buna creştere şi cultura, cît şi acumularea de cunoştinţe intelectuale. Această nefericită consecinţă culturală a sărăciei îi face pe bogaţi să evite societatea săracilor, iar sărăcia şi lipsa de cultură se generează una pe alta, în cerc vicios. Săracii nu-şi pot permite să dea copiilor o educaţie atît de bună ca bogăţii şi, în consecinţă, copiii săracilor sînt handicapaţi de la început în lupta lor împotriva sărăciei. în Statele Unite se poate constata această incidenţă a nivelelor mai joase de venituri cu nivelul mai redus de educaţie la imigrantul mediu din orice oraş, fie că vine de dincolo de ocean sau din zona rurală autohtonă americană (cum e cazul fermierilor din Iowa care n-au reuşit să se afirme în noile condiţii).

Dacă sărăcia este însoţită de o inferioritate în gradul de cultură, aşa cum pare să fie, şi dacă acest dublu handicap coincide şi cu o deosebire în aspectul fizic, care face ca deosebirea dintre

[1] **Jean Gottmann,** *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seabord of the United States,* **New York, ed. 1, 1961, ed. 2, 1962, Twentieth Century Fund, p. 720.** diferitele grupuri de venituri să fie legată de o imagine vizuală specifică, această cumulare de deosebiri ce coincid între două grupuri de fiinţe umane poate agrava antipatia unuia faţă de celălalt pînă la un asemenea grad, încît se va transforma dintr-un război rece într-un război cu gloanţe şi asasinate. în anii din urmă, asemenea situaţii s-au produs în unele dintre principalele oraşe din nord-estul Statelor Unite, de exemplu, între cetăţeni americani cu fizic african şi cei cu fizic european. O antipatie reciprocă similară, legată de deosebiri de aspect fizic, se manifestă de curînd în Anglia între autohtoni şi imigranţi.

Antipatia rasială provoacă tristeţe şi descurajare, mai ales cînd persistă după ce elementele iniţiale de sărăcie şi lipsă de cultură au fost depăşite de către partea care e victima acestei antipatii. Cu cîţiva ani în urmă, pe cînd mă aflam în drum din Denver, Colorado, spre aeroportul oraşului, am trecut printr-o zonă suburbană atît de încîntătoare, încît am vrut să aflu cine o proiectase şi cine erau locuitorii. Mi s-a spus, cu regret în glas, că la origine fusese construită şi locuită de membri ai clasei albe de mijloc, dar că fusese de curînd părăsită de ei, deoarece un număr de case fuseseră cumpărate de familii de negri cărora situaţia materială le permitea să achiziţioneze asemenea locuinţe suburbane. Iar acum, întreaga suburbie era locuită exclusiv de negri. Trei lucruri m-au uimit. în primul rînd, nu numai că noii veniţi dispuneau de mijloace suficiente, dar erau şi suficient de cultivaţi pentru a se bucura şi a se mîndri cu locuinţele frumoase pe care le

achiziţionaseră. Uşile şi giurgiuvelele erau proaspăt vopsite, acoperişurile erau în bună stare, peluzele erau îngrijite şi aveau o bordură de flori frumos aranjate. Al doilea gînd care mi-a venit a fost că orice familie din Europa occidentală din clasa de mijloc s-ar socoti fericită să posede o asemenea casă cu grădină într-o localitate atît de plăcută. Al treilea gînd a fost cel care m-a întristat şi m-a descurajat. Locuitorii actuali ai acestei suburbii rămăseseră tot cetăţeni de mîna a doua, în ciuda prosperităţii lor economice şi a înaltului nivel de cultură de care dădeau dovadă prin felul cum îşi foloseau banii. Erau tot cetăţeni de mîna a doua, căci faptul de a-i fi înlocuit pe foştii locuitori „albi" era considerat ca o nenorocire de către majoritatea „albă[44] a concetăţenilor lor şi a celorlalţi albi din ţară. Achiziţionarea unor locuinţe bune care aparţinuseră înainte „albilor[4]* trezea nemulţumirea acestora, deşi, după toate aparenţele, schimbarea proprietarului nu avusese drept consecinţă o deteriorare a standardului de întreţinere a caselor.

Evident că confruntarea unor oameni cu niveluri diferite de venituri, cu obiceiuri şi moduri de comportare diferite şi cu un aspect fizic diferit produce efecte psihologice mai profunde într-o zonă urbană decît într-una rurală, în oraş, viaţa e mai agitată decît la ţară şi încordarea nervoasă e mai mare. Dacă aşa stau lucrurile într-un oraş oarecare, cu atît mai gravă va fi situaţia într-un megalopolis, iar în viitorul Oraş mondial tensiunea crescîndă s-ar putea să aibă drept rezultat o catastrofă dacă nu se iau din timp măsuri pentru a o preveni. Congestionarea circulaţiei, care reprezintă celălalt rău principal al oraşului mecanizat, trebuie, de asemenea, rezolvată în mod drastic înainte de

naşterea Oraşului mondial care agravează acest rău într-un grad care ar putea, de asemenea, deveni iremediabil.

Calamităţile pe care noi înşine le-am putea aduce asupra noastră sînt evidente, dar acestea reprezintă doar posibilităţi, ele nu constituie o soartă inevitabilă. De ceea ce vom întreprinde pentru a le face faţă din vreme de-

pinde ca aceste calamităţi posibile să se producă sau să fie evitate înainte de a fi avut timp să devină fapt împlinit. Care sînt principalele măsuri de terapie preventivă socială şi tehnologică pe care ar trebui să le avem în vedere şi să le aplicăm, dacă la examinare par să fie eficace ?

Una din măsurile preventive indispensabile constă, evident, într-o serie de schimbări ce trebuie aduse structurii administraţiei publice a lumii. Viaţa urbană este mai complexă decît viaţa rurală, relaţiile sociale în mediul urban sînt mai subtile şi o tehnologie eficace este o condiţie imperativ necesară pentru bunăstarea omului de la oraş. Acesta e un alt mod de a spune că oraşul — şi mai ales Oraşul mondial — are nevoie de o administraţie municipală pricepută şi puternică.

Cum va trebui oare tratată această problemă de administraţie ? Noul Oraş mondial va avea nevoie de noi zone administrative şi de noi autorităţi, corespunzătoare noii configuraţii pe care o va fi căpătat distribuirea aşezărilor omeneşti pe suprafaţa planetei noastre. Aceste noi zone şi noi autorităţi vor avea cu totul alte proporţii decît teritoriile şi guvernele actualelor 125 de state suverane din lume, dar aceste state existente nu vor fi şterse de pe hartă ; rădăcinile lor juridice sînt prea adînci şi, ceea ce e mai important, ascendentul lor asupra sentimentelor cetăţenilor lor e prea puternic. Cetăţenii lor ar putea fi eventual convinşi să se subordoneze noului stat mondial federal, dar nu s-ar proceda în mod judicios dacă s-ar înoerca să se şteargă aceste state de pe harta politică, aşa cum a fost ştearsă Prusia, şi să se traseze harta din nou, în întregime.

Istoria megalopolisului Boston-New York-Philadelphia-Washington, cel mai vechi dintre megalopolisurile pe cale de a lua naştere, ar **281** putea să ne ajute la rezolvarea acestei dileme administrative. In cartea sa deja citată, profesorul Gottmann a scos în evidenţă că zona acestui megalopolis deosebit este împărţită între domeniile administrative a „zece guverne de state, plus comitetele Congresului care administrează districtul Columbia sau sînt competente pentru regiunea metropolitană a capitalei naţionale[1]*[1]. Chiar şi cel mai tînăr dintre aceste zece state a existat timp de aproape un sfert de mileniu înainte ca megalopolisul Bos- ton-Washington să înceapă a prinde contur; căci, ca şi fraţii săi mai tineri, acest megalopolis este produsul erei automobilelor conduse de proprietarii lor, iar zorii acestei ere au apărut abia în intervalul dintre cele două războaie mondiale. In plus, cele zece state pe al căror teritoriu începuse să se întindă megalopolisul Boston-Washington făceau parte de aproape un secol şi jumătate din structura federală a Statelor Unite. Este evident că problema înzestrării lui cu organizarea administrativă de care are nevoie nu putea fi rezolvată şi nu poate fi rezolvată desfiinţînd structura administrativă a Statelor Unite şi a statelor sale constitutive, aşa cum poate fi desfiinţată structura fizică a unui *slum* cu un buldozer Un megalopolis parvenit nu poate desfiinţa o structură administrativă demult stabilită în folosul propriilor sale scopuri administrative; prin urmare, trebuie să-şi soluţioneze noile sale cerinţe administrative printr-un nou sis- tem administrativ, care să poată fi adaptat la

structura politică existentă. Această problemă a fost rezolvată în megalopolisul Boston-New York-Philadelphia-Washington într-un caz de importanţă majoră atît pentru problema în sine, cît şi ca model pentru elaborarea unor

[1] J. Gottmann, *op. cit.,* p. 740.

organe administrative similare în situaţii similare.

Una dintre „liniile de stat“ cele mai vechi din zona acoperită acum de acest megalopolis este cea dintre statul New York şi New Jersey, pe talvegul (i.e. linia mediană) fluviului Hudson, în partea cea mai de jos a cursului său. La data cînd s-a stabilit delimitarea administrativă pe această linie, cursul inferior al fluviului Hudson era o „frontieră naturală[14] care nu crea nici un fel de neajunsuri în ceea ce priveşte traficul maritim, dat fiind că portul principal care deservea pe atunci această regiune nu era New York, ci Albany, punctul cel mai înaintat de pe fluviul Hudson, pînă unde puteau ajunge vapoarele maritime ; iar la Albany, ambele maluri ale fluviului Hudson se găsesc în cadrul statului New York. Linia de stat din mijlocul fluviului Hudson, pe porţiunea sa inferioară, a început să creeze greutăţi pentru traficul maritim atunci cînd New York a luat locul lui Albany ca principal port maritim pe Hudson şi cînd numărul şi dimensiunile vaselor ce intrau în port au crescut în aşa măsură, încît docurile din teritoriul statului New York, de-a lungul ţărmului apusean al insulei Manhattan, nu mai puteau face faţă dezvoltării traficului. Portul s-a revărsat atunci pe cursul inferior al Hudsonu- lui, de la New York în partea cealaltă, la New Jersey, iar această dezvoltare economică a creat complicaţii administrative şi fiscale, deoarece în partea statului New Jersey traficul portuar era supus jurisdicţiei unui stat cu legi şi regulamente diferite.

Ambele state implicate aveau de suferit din cauza obstacolelor de ordin administrativ în desfăşurarea operaţiilor avantajoase pentru toţi cetăţenii americani care aveau vreo legătură cu traficul din port, fie că erau

din statul New York sau din New Jersey. în consecinţă, în 1921, cele două state au constituit un nou organism administrativ, Autoritatea portului

New York. Acest nou organism a căpătat sarcina de a administra întreaga zonă actuală a portului marelui New York, atît în statul New Jersey, cît şi în statul New York. între timp au căpătat o dezvoltare enormă două noi forme de transport, traficul rutier mecanizat şi aviaţia, iar acestea, ca şi traficul maritim, încalecă frontiera dintre cele două state. Administraţia podurilor şi tunetelor de pe şosele, precum şi cea a aeroporturilor din zona marelui New York au fost incluse în sarcinile Autorităţii portului, aceasta constituind o extindere promiţătoare a puterilor Autorităţii.

Cîmpul de acţiune al Autorităţii portului ar fi putut fi extins şi mai mult, spre binele public, dacă ar fi fost incluse căile ferate folosite de navetişti şi metrourile; din păcate însă, Autoritatea nu a acceptat să fie încărcată şi cu răspunderea pentru aceste mijloace de transport, indispensabile din punct de vedere economic şi social, dar care în prezent sînt nerentabile din punct de vedere financiar *. Totuşi, crearea Autorităţii portului New York şi extinderea cîmpului său de operaţii — chiar dacă această extindere nu a fost dusă atît de departe cît ar cere logica şi interesul public — indică drumul către soluţionarea problemei de proporţii mondiale privind împăcarea cerinţelor administrative de creare a unor noi organisme publice, corespunzînd structurii viitorului Oraş mondial, cu necesitatea politică de menţinere a unităţilor teritoriale administrative existente şi a frontierelor istorice dintre ele — şi aceasta fie că aceste unităţi sînt deja subordonate, ca în cazul statelor New York şi New Jersey, unui stat federal local, fie că, asemenea Franţei şi Belgiei, sînt în prezent suverane şi independente pe plan politic. Această soluţie pare să fie metoda cea mai avantajoasă în scopul împăcării dinamismului

[1] Vezi J. Gottmann, *op. cit.,* p. 665.

 viitorului cu inerţia trecutului într-o eră în care modelul aşezărilor omeneşti se schimbă rapid şi radical. Dealtfel, adaptarea structurilor administrative la noile situaţii nu va fi uşoară. Pîrghiile administraţiei sînt veniturile ; în regimurile politice democrate, veniturile sînt stabilite de către legiuitori aleşi ; iar în Statele Unite, chiar trasarea unei noi hărţi a districtelor electorale reprezintă o problemă litigioasă, deoarece harta a fost manipulată de către reprezentanţii districtelor rurale pentru a menţine sau a-şi asigura o suprareprezentare ce este nejustă şi necorespunzătoare. Problema grea o constituie împotrivirea zonelor rurale — a căror importanţă economică şi demografică este în scădere — faţă de alocarea în favoarea oraşelor a unei cote mai mari din totalul veniturilor publice ale comunităţii, cu toate că oraşele contribuie în proporţie mereu crescîndă la veniturile totale, ca urmare a predominanţei lor economice crescînde.

Un caz clasic îl reprezintă situaţia grea financiară a oraşului São Paulo, unul dintre oraşele cu cea mai mare productivitate din lume şi cu cea mai rapidă dezvoltare. São Paulo a smuls piaţa internă a Braziliei din mîinile ţărilor de peste ocean, care o dominaseră în trecut. S-ar putea spune că Brazilia a scăpat de aservirea ei economică anterioară faţă de Europa occidentală, schimbînd doar un stăpîn străin cu un stăpîn intern. Brazilia a devenit acum imperiul economic colonial al oraşului São Paulo, care a înlocuit Anglia şi Germania : dar cetăţenii din restul Braziliei s-au folosit de harta tradiţională administrativă şi financiară a ţării pentru a se răzbuna împotriva oraşului São Paulo pentru harta revoluţionară economică,

pe care locuitorii acestuia le-au impus-o.

Din punct de vedere politic, Brazilia e structurată pe trei planuri : un organism politic federal, compus din state cu unităti subordonate, rurale şi urbane. La repartizarea veniturilor publice, guvernul federal şi guvernele statelor primesc, în baza legii, partea leului, în timp ce administraţiilor municipale li se împart firimiturile. Productivitatea economică a oraşului Sâo Paulo contribuie într-o proporţie considerabilă la totalitatea veniturilor publice ale Braziliei, iar oraşul ar avea nevoie de o mare parte din această contribuţie considerabilă pentru a-şi finanţa propria sa dezvoltare urbană. Un oraş cu o industrie puternică este, în acelaşi timp, un oraş în dezvoltare, iar într-un asemenea oraş este nevoie de extinderea continuă a echipamentelor costisitoare de servicii municipale — nu numai canalizare şi metrou, dar şi parcuri, spitale, universităţi şi muzee. Legea ţării menţine administraţia municipală a oraşului în stare de sărăcie, deşi populaţia lui este bogată — o bogăţie pe care şi-a cîştigat-o datorită energiei şi eficienţei sale economice. Ironia soartei care se vădeşte în cazul oraşului Sâo Paulo ilustrează dificultatea de a face dreptate aşezărilor omeneşti de pe noua hartă şi necesitatea de a acorda actualului Sâo Paulo şi viitorului Oraş mondial cotele de reprezentare politică şi de venituri publice ce li se cuvin.

Evident că vechea ordine va opune o rezistenţă înverşunată faţă de cerinţele noii ordini privind justa împărţire a veniturilor publice. Această rezistenţă va trebui învinsă, căci noua ordine nu va deveni viabilă dacă nu va obţine resursele financiare de care are nevoie, şi este imperios necesar să se stabilească o nouă ordine alături de cea veche. Această cerinţă este impusă de noua repartizare şi noul mod de viaţă al populaţiei lumii. în consecinţă, este cît se poate de

important ca veniturile pe care le obţin organele administrative ale Oraşului mondial să fie alocate în mod echitabil; la rîndul ei, această cerinţă impune întocmirea echitabilă a hărţii unităţilor administrative din Oraşul mondial, ceea ce înseamnă că îngăduinţa ce va trebui acordată vechiului regim administrativ nu trebuie extinsă şi la nesănătoasele subproduse teritoriale şi administrative proprii Oraşului mondial, ca şi cum şi acestea ar fi sacrosancte. Dintre aceste subproduse, cele mai indezirabile sînt noile suburbii înregistrate separat, locuite de membri înstăriţi ai clasei de mijloc care au emigrat din inima oraşelor mecanizate, unde se află nucleele locale şi punctele de dezvoltare ale Oraşului mondial. Această nouă stratagemă administrativă a făcut să se scurgă sîngele care dă viaţă oraşelor mecanizate. Spre deosebire de vechile state locale, aceste municipalităţi suburbane, ce se înmulţesc ca ciupercile, nu merită nici veneraţie şi nici respect, ca urmare nu sînt inviolabile. Nu au nici o justificare politică, economică sau financiară şi nici nu au avut vreodată. Sînt o excrescenţă a vicleanului egoism colectiv al unei minorităţi excesiv de privilegiate ; sînt opuse interesului public al omenirii, pe lingă faptul că din punct de vedere geografic sînt disproporţionate faţă de structura teritorială a Oraşului mondial. în consecinţă, ar trebui lichidate, iar zonele lor ar trebui integrate în teritoriul oraşelor de care locuitorii suburbiilor au profitat în mod nelegitim. Această reformă internă administrativă şi financiară reprezintă un act de justiţie demult ajuns la scadenţă. El nu va fi suficient pentru a rezolva problemele financiare ale Oraşului mondial, dar în orice caz va contribui la rezolvarea lor.

In afară de faptul că va necesita o administraţie nouă, special adaptată la noua sa structură şi la noile sale necesităţi şi finanţată în

mod adecvat, Oraşul mondial va necesita un număr de echipamente fizice de diferite feluri : de exemplu, clădiri, mijloace de transport şi căi de circulaţie artificiale, pentru diverse moduri de circulaţie. în legătură cu previziunile referitoare la cerinţele materiale ale Oraşului mondial, există un lucru foarte simplu care şi unui profan îi sare în ochi şi care ar trebui să se afle permanent în atenţia planificatorilor şi tehnicienilor de profesie. Populaţia lumii creşte într-un ritm fără precedent şi se va stabiliza — dacă omenirea va reuşi să-şi stabilizeze creşterea — la o cifră care va fi cu siguranţă de cîteva ori şi poate de multe ori mai mare decît cea actuală. în consecinţă, copiii actualei generaţii şi poate chiar categoriile de vîrstă mai tînără din actuala generaţie vor avea nevoie de o sporire enormă a cantităţii de instalaţii şi echipamente materiale.

Rezultă de aici în mod evident că ar trebui să luăm aminte înainte de a distruge echipamentele şi instalaţiile pe care le posedăm în prezent, oricît de inadecvate sau deteriorate ar fi ele. Am greşi profund dacă am socoti că ne putem permite să le distrugem, datorită faptului că progresul tehnologic a făcut să crească productivitatea. Avem nevoie de maximum de producţie, dar avem nevoie şi să păstrăm cît mai mult echipamentele existente. Socotesc necesar să insist asupra acestei chestiuni deoarece în prezent tendinţa generală, atît printre profani, cît şi printre experţi, este de a distruge bunurile ce nu aduc profituri în momentul de faţă şi chiar bunuri ce sînt încă în bună stare de funcţionare, dar nu mai sînt moderne, de exemplu, modelul de automobil din anul trecut sau excelentul mijloc de comunicaţie din secolul trecut, trenul pe şine, care a fost împins la o parte de favoritul actual — ve-

hiculul mecanizat de şosea.

Moda actuală în domeniul mijloacelor de transport e atît de iraţională şi de arbitrară cum a fost dintotdeauna moda în domeniul îmbrăcămintei ; dar strangulările la care am putea ajunge urmînd în mod uşuratic moda în domeniul transportului ar putea fi mult mai cumplite decît extravaganţele în îmbrăcămintea *merveilleuses* Mor pariziene după sfîrşitul Terorii. Banii risipiţi pentru a fi la curent cu moda în îmbrăcăminte au un caracter marginal şi pot deci fi cheltuiţi fără a provoca dezastre. Sîntem însă pe cale să provocăm adevărate dezastre atunci cînd distrugem instalaţii existente de mijloace de transport deoarece nu mai sînt moderne, cu toate că nu au devenit ineficiente şi cu toate că reprezintă o investiţie enormă de capital, care, odată sabotată, nu va mai putea fi înlocuită. Lăsîndu-ne împinşi de această nebunie, ne expunem în mod deliberat primejdiei de a-i vedea pe urmaşii noştri — poate chiar şi pe cei care în 1969 mai sînt încă tineri — ajunşi într-un impas în care o mare parte din omenire se va găsi blocată. Faptul că majoritatea căilor ferate din lume funcţionează în prezent cu pierderi nu reprezintă un considerent hotărîtor. Aceste pierderi financiare sînt o consecinţă temporară a modei de a călători cu automobilul sau cu avionul; toate modele sînt însă efemere, iar această modă îşi va afla, în cele din urmă, sfîrşitul inevitabil, datorită progresului exploziv al populaţiei şi al automobilismului — în cazul cînd aceste două evenimente inevitabile şi iminente nu vor avea drept rezultat abandonarea de bună voie a modei. A menţine reţeaua existentă de căi ferate din lume în funcţiune, chiar cu preţul unor mari pierderi financiare anuale,

[1] **Elegantele Parisului din timpul Directoratului (1795—1799). —** *Nota trad.* timp de douăzeci-treizeci de ani sau chiar timp de o jumătate de secol va însemna într-o perspectivă mai lungă o investiţie remuneratorie a fondurilor alocate în prezent în acest scop. Făcînd această investiţie acum, vom asigura omenirii posibilitatea de a călători în viitor.

Alt bun pe care avem tendinţa să-1 distrugem, dar pe care ar trebui neapărat să-1 păstrăm îl reprezintă *slumsurile.* Nu ne putem lipsi nici de *slumsuri,* nici de căi ferate, oricît de sinistre sînt *slumsurile* şi oricît de demodate ar fi căile ferate. Un acoperiş găurit e mai bun decît nici un acoperiş şi a călători cu trenul e mai bine decît a nu putea călători deloc.

Căci, scrutînd viitorul, ne putem da seama că întreaga capacitate a industriei constructoare din lume ar trebui folosită numai pentru a produce. Trebuie construite case noi şi recondiţionate cele vechi ; şi nu ar trebui folosite o parte din resurse în scopul unei acţiuni perverse de demolare a construcţiilor existente, privind în mod deliberat omenirea de maximum posibil de spaţiu locuibil, îndeosebi dacă se dărîmă case locuite de oameni săraci pentru a face loc unor case suplimentare pentru cei bogaţi. Casele noi şi luxoase pe amplasamente vechi vor aduce, desigur, chirii mai mari şi impozite mai mari, dar foştii ocupanţi nevoiaşi evacuaţi s-ar putea să nu aibă unde să se mute sau, în orice caz, să nu găsească altă casă care să corespundă mijloacelor lor financiare reduse. Demolarea ar trebui autorizată numai dacă se dovedeşte că imobilul condamnat este atît de insalubru, încît reprezintă o primejdie reală şi imediată pentru sănătatea publică ; un imobil degradat ar trebui

însă recondiţionat înainte de a fi ajuns la acel grad de degradare care impune condamnarea lui; dar, exceptînd o asemenea acţiune imperioasă de salvare, chiar recondiţionarea ar trebui să reprezinte a doua prioritate faţă de construcţiile noi, şi aceasta chiar în cazul cînd casele recondiţionate urmează a fi repuse în funcţiune şi adaptate nu pentru a mări opţiunile de locuit ale bogaţilor, ci pentru a adăposti tot oameni săraci, îmbunătăţindu-le condiţiile materiale de viaţă. Spaţiul construit, locuibil în starea în care se află, reprezintă un capital valoros, oricît de proastă ar fi calitatea lui, atîta timp cît există oameni care trăiesc sub ameninţarea de a rămîne fără nici un fel de adăpost.

Fără îndoială că *slumsurile* sînt deplorabile. Nu numai că reprezintă un izvor de boli fizice, dar supraaglomerarea şi lipsa unor condiţii materiale elementare de viaţă sînt adesea demoralizante. Eradicarea *slumsurilor* din întreaga lume cît mai curînd posibil ar trebui să constituie una dintre primele priorităţi ale omenirii pe agenda ei de obiective economice ; acest „cît mai curînd posibil” nu va sosi însă înainte ca actuala explozie demografică din lume să atingă punctul de restabilizare, astfel încît demografii să poată evalua cu aproximaţie numărul permanent de case ce vor fi necesare într-o lume a cărei populaţie — oricare va fi numărul ei atunci — să fie menţinută la o cifră stabilă cu ajutorul planificării familiale pe plan universal. După ce se vor fi construit suficiente locuinţe noi pentru numărul existent de familii, iar construcţiile vor fi conforme standardului de confort ce va fi considerat la acea dată a viitorului ca minimum obligatoriu, atunci şi

numai atunci se va putea şi va trebui să se lichideze *slumsurile* de orice fel de pe toată suprafaţa Pămîntului. Iar ele vor trebui înlocuite nu cu noi case pentru cei bogaţi, ci cu Parthenoane[1] şi cu Taj Mahal-uri[0] în zonele eliberate din inima oraşelor noastre, cu grădini Boboli [LV] [LVI] [LVII] şi Bois de Boulogne [LVIII] în zonele eliberate unde în prezent se află cercul exterior al cartierelor de cocioabe.

Acest uriaş program de lucrări de construcţie ar putea, desigur, să fie realizat mai repede şi mai bine (adică conform unui standard mai înalt) dacă omenirea ar putea sili actualele sale guverne suverane locale să dedice construcţiilor, eventual şi lichidării *slumsurilor* sumele de bani rezultate din impozite pe care guvernele le cheltuiesc acum pentru arme competitive fantastic de scumpe, reprezentînd o ameninţare pentru supravieţuirea omenirii, şi pentru acţiuni fantastic de scumpe în spaţiul extraterestru, care nu contribuie cu nimic la bunăstarea sau fericirea omenirii.

Pînă una-alta, o parte din actualele oraşe de cocioabe nu numai că vor trebui menţinute în lipsă de ceva mai bun, ci ele vor îndeplini cu adevărat o funcţie socială utilă. Nu e vorba de oraşele de cocioabe de la periferia oraşelor Arequipa şi Bagdad. Am arătat că foştii ţărani care şi-au făcut sălaş în jurul Arequipei nu au nici un fel de perspective şi că ţăranii care şi-au făcut sălaş în jurul

---

LV Parthenon — renumit templu dedicat zeiţei Atena, construit pe Acropole din Atena în secolul al V-lea î.e.n. — *Nota trad.*

LVI Mausoleu ridicat lîngă Agra (statul Uttar Pradesh, India) de către şahul Djahan în memoria soţiei sale (secolul al XVII-lea). — *Nota trad.*

LVII Parc magnific la Florenţa, creat pe vremea domniei prinţilor Medici (secolul al XV-lea). — *Nota trad.*

LVIII* Parc în vestul Parisului. — *Nota trad.*

Bagdadului au perspective favorabile în satele pe care

le-au părăsit. în schimb, cartierele de cocioabe care au răsărit în jurul noii capitale a Braziliei, Brasilia, au cu adevărat un rost.

Cînd s-a anunţat hotărîrea de a se construi Brasilia, zeci de mii de muncitori din „cocoaşa" suprapopulată şi bîntuită de neagră sărăcie din nord-estul Braziliei au parcurs sute de mile de ţinuturi sălbatice pentru a-şi cîştiga existenţa construind marele şi impresionantul oraş nou. în perioada cînd au lucrat la aceste construcţii au fost, probabil, adăpostiţi de către autorităţile publice federale în campamente. După ce însă lucrările s-au terminat şi au fost concediaţi, unde aveau să se ducă ? Spre deosebire de ţăranii din jurul Bagdadului sau chiar de cei din jurul Arequipei, muncitorii concediaţi din Brasilia nu aveau perspective să găsească de lucru în locurile lor de origine. în schimb, dacă reuşeau să rămînă mai departe la Brasilia, aveau perspective tot atît de bune pe cît ar fi fost perspectivele *squatterilor* din jurul Bagdadului dacă ar fi rămas în satele lor natale. Perspectivele urbane la Brasilia sînt tot atît de bune ca şi perspectivele agricole în Irakul rural, deoarece Brasilia este capitala uneia dintre cele mai mari ţări din lume — o ţară cu o populaţie numeroasă, în rapidă creştere şi cu rezerve încă neatinse de resurse naturale valoroase. Intr-o asemenea ţară, o capitală nouă are toate şansele să înflorească, chiar dacă ţara însăşi suferă sub aspect economic de pe urma faptului că şi-a supus capacitatea economică unor supraeforturi creînd această capitală *ex nihilo.* Prin urmare, vor exista, fără îndoială, la Brasilia posibilităţi crescînde de muncă remuneratorie în viitor, chiar dacă construcţiile din partea centrală a noului oraş au fost terminate.

Foştii muncitori constructori imigraţi la Brasilia au procedat deci cu judecată hotărînd să rămînă mai departe acolo ; dar unde aveau să locuiască acum ? Centrul monumental al Bra- silici pe care îl construiseră nu era pentru ei ; de asemenea, nici oraşele satelite pe care planificatorii Brasiliei intenţionau să le construiasoă în a doua etapă a lucrării pentru surplusul de populaţie cu „gulere albe“ a noii capitale naţionale, atunci cînd populaţia din partea construită a oraşului avea să atingă cifra pe care o considerau ca maximul ideal. Intre timp însă, muncitorii concediaţi le-au luat-o înainte şi le-au stricat planurile : înainte ca planificatorii să înceapă amplasarea cercului de oraşe satelite proiectate, foştii lor salariaţi au ridicat un cerc de oraşe de cocioabe şi s-au instalat fără autorizaţie în barăcile lor improvizate care le serveau drept locuinţe. în această cursă, *squatterii* aveau toate şansele să cîştige, căci oraşele de cocioabe, neplanificate, construite „de unul singur[11], avansează mult mai repede decît lucrările monumentale, planificate, proiectate şi executate de specialişti.

Vizitînd Brasilia în 21—25 august 1966, am ţinut să vizitez şi unul sau două din aceste oraşe de cocioabe, care în ochii planificatorilor reprezintă pete neprevăzute şi supărătoare în peisajul încîntător al oraşului proiectat de ei. Am văzut doar în treacăt suburbiile cu *slum- suri* neplanificate din Brasilia, dar a fost suficient ca să-mi dau seama că condiţiile materiale de viaţă în aceste oraşe de cocioabe din jurul Brasiliei sînt mizere ; în schimb, locuitorii acestor *slumsuri* păreau mulţumiţi. Cred că impresia mea era justă, căci presupun că într-un oraş de cocioabe viaţa este mai veselă, deoarece

este mai puţin formală şi mai puţin îngrădită de regulamente decît în zona centrală, oarecum prea bine planificată, a Brasiliei. S-ar spune că există o compensaţie spirituală pentru contrastul material strigător dintre *slumsuri* şi cartierele rezidenţiale ale clasei de mijloc. Cu cît e mai mare venitul, şi cu cît e mai bine făcut acoperişul şi cu cît mai bine funcţionează instalaţiile, cu atît mai scăzut este nivelul relaţiilor dintre vecini. Se ştie că săracii îşi acordă reciproc ajutor mult mai lesne, în mod spontan şi fără să aştepte ceva în schimb decît o fac cei înstăriţi. De fapt, greutăţile vieţii din *slum* ar fi de nesuportat dacă n-ar exista aceste bune relaţii de vecinătate. Cu cît e mai mare mizeria, cu atît va fi, probabil, mai înalt nivelul relaţiilor de vecinătate. în lumea anului 1969, relaţiile de vecinătate sînt, probabil, la nivelul maxim în *favelas* din Rio. Aceste relaţii impun anumite obligaţii, dar, în acelaşi timp, oferă şi avantaje. Ele creează relaţii sociale între oameni, iar sociabilitatea dă farmec existenţei. Toate aceste avantaje, ce pot fi trecute la rubrica credit a vieţii din *slum,* evident că nu contrabalansează nici pe departe suferinţele îngrozitoare pe care le îndură locuitorii lor. După cum s-a arătat, acestea nu sînt numai de ordin material, ci şi de ordin spiritual; prin urmare, toţi locuitorii actuali ai *slumsurilor* vor trebui cazaţi, cît mai curînd posibil, în case noi şi confortabile, chiar cu riscul spiritual că şi ei vor deveni, la rîndul lor, tot atît de nesociabili ca şi restul clasei de mijloc din momentul cînd se vor afla în noul lor cadru material de clasă de mijloc.

Dacă noile locuinţe destinate locuitorilor *slumsurilor* din întreaga lume vor fi construite

pe spaţii vacante pînă în prezent, ele vor trebui amplasate în afara zonelor deja ocupate de **295** suburbiile claselor de mijloc, ceea ce înseamnă că muncitorii care locuiesc acum relativ' aproape de locurile lor de muncă. în inima oraşelor sau în cartierele de cocioabe de la periferie, vor trebui să se transforme în navetişti. Numărul actual al navetiştilor din clasele de mijloc va creşte de cîteva ori, iar noii navetişti vor trebui să facă naveta pe distanţe mult mai lungi, deşi vor dispune de venituri mai mici decît navetiştii din clasele de mijloc. Această perspectivă ridică problema existenţei unor mijloace de transport cît mai ieftine, cu o capacitate cît mai mare, ceea ce lasă să se prevadă că traficul pe calea ferată îşi va recîştiga prioritatea pe care a deţinut-o timp de aproape un secol, pînă cu mai puţin de jumătate de secol în urmă.

Mecanizarea progresivă a vieţii, care a început odată cu revoluţia industrială, a adus omenirii multe neajunsuri, dar în acelaşi timp şi multe binefaceri, iar una dintre binefacerile cele mai mari a fost inventarea trenurilor tractate pe şine de o forţă motrice neînsufleţită — abur, electricitate sau petrol —, înlocuind forţa musculară a fiinţelor umane sau a animalelor domestice.

In primul capitol al acestei cărţi s-a arătat că, în cursul celor aproximativ cinci mii de ani care s-au scurs între inventarea vaselor cu pînze şi inventarea locomotivelor cu abur, transportul pe apă era incomparabil mai rapid şi mai ieftin decît transportul pe uscat. Viteza vaselor cu pînze depindea de capriciul vînturilor, iar dimensiunea vaselor cu pînze din lemn depindea de dimensiunea

trunchiurilor de copac; aceste handicapuri ale navigaţiei cu vase construite din lemn şi propulsate de vînt erau însă neînsemnate în comparaţie cu handi- 296 capurile de care suferea transportul pe uscat, chiar după inventarea roţii. Forţa musculară, oricît de eficient ar fi folosită, este infimă în comparaţie cu puterea forţelor fizice neînsufleţite ; dealtfel, cantitatea efectivă de forţă musculară ce poate fi „înhămată" la un vehicul pe roţi este foarte limitată.

Dacă un vehicul pe roţi tras de un cal este înlocuit de unul cu doi cai, iar caii sînt înhămaţi unul alături de celălalt, puterea de tracţiune musculară se dublează; dacă însă pe lîngă prima pereche se înhamă şi alţi cai, randamentul acestora din urmă nu mai creşte în aceeaşi măsură, iar cînd numărul cailor atinge duzina, randamentul ultimilor doi cai ajunge aproape la zero. Cîte un cal înhămat alături de perechea iniţială poate contribui în mod considerabil la forţa totală de tracţiune, deşi aceşti doi cai lăturaşi nu vor fi în stare să tragă aceeaşi greutate ca cei doi cai din mijloc ; dar o pereche suplimentară de cai lăturaşi sau un atelaj suplimentar de cai înhămaţi în tandem nu va avea relativ nici o eficienţă. Limitele folosirii eficiente a forţei musculare pentru tracţiunea pe uscat au fost atinse, înainte de zorii mecanizării, de diligenţa cu patru cai, de tunul de artilerie şi chesonul trase de şase cai, înhămaţi în tandem cîte doi, cu un vizitiu călărind pe cîte un cal din fiecare pereche pentru a da bici ambilor cai şi a-i face să-şi încordeze forţele peste măsură.

Performanţele transportului pe uscat s-au îmbunătăţit dintr-o dată şi într-o măsură senzaţională în urma inventării locomotivei cu abur. Această locomotivă putea trage un tren

cu zeci de diligcnţe sau vagoane mult mai repede decît cel mai rapid şi mai puternic atelaj de cai; de asemenea, greutatea şi volumul 297 mărfurilor sau vitelor sau călătorilor pe care un singur tren tras de o locomotivă cu abur putea să-i transporte erau incomparabil mai mari. Viteza şi forţa de tracţiune a unei singure locomotive acţionate cu abur era în fapt atît de nemăsurat mai mare decît cea a celui mai mare şi mai puternic atelaj de cai, încît trenuri care în era calului nu ar fi putut fi mişcate din loc nici măcar pe o distanţă de un centimetru deveniră acum realităţi curente.

Dacă veţi privi de la o fereastră a Hotelului Imperial din Tokio la cele opt perechi de şine paralele pe care circulă cu viteză, în ambele sensuri, unul după celălalt, la intervale de 1—2 minute, trenuri de călători acţionate mecanic, lungi cam de patru sute de metri fiecare şi pline pînă la refuz cu pasageri, vă veţi da seama ce s-a realizat pentru traficul de călători prin inventarea trenurilor cu tracţiune mecanică. Dacă vă veţi opri pe malul stîng al Rinului la Bad Godesberg şi veţi urmări trenurile de marfă (care sînt şi mai lungi decît trenurile de călători japoneze) succedîndu-se, de asemenea, aproape fără întrerupere, unul după altul, pe calea ferată de pe celălalt mal al fluviului şi dacă veţi socoti că există încă o cale ferată cu un volum probabil egal de trafic chiar în spatele dumneavoastră, pe malul unde vă aflaţi, vă veţi da seama ce a însemnat pentru traficul de bunuri inventarea trenurilor cu tracţiune mecanică.

Dacă n-ar fi existat această invenţie, oraşele lumii — statice în cursul primilor cinci mii de ani ai istoriei lor — n-ar fi ajuns

niciodată să se pună în mişcare. După inventarea şi construirea căilor ferate, oraşele s-au contopit unele cu celelalte, formînd aglomeraţiile pe care le-am denumit „megalopolisuri“, iar în **298** vremea generaţiei noastre megalopolisurile lumii sînt pe cale să se îmbine într-un Oraş mondial unic.

Omenirea a creat condiţiile pentru apariţia Oraşului mondial datorită aplicării ştiinţei la tehnologia medicinci şi a agriculturii — două domenii de progres tehnologic care au determinat explozia actuală a populaţiei şi migraţia contemporană din mediul rural în Oraşul mondial. Nu ne-am putea întoarce la modul de viaţă dinainte de era mecanizării decît cu preţul unui genocid, căci în sistemul economic antediluvian nu ar putea subzista decît o mică parte a numărului de fiinţe umane ce vor trăi pe această planetă la data cînd populaţia ei se va fi restabilizat. In această situaţie, în care sîntem prinşi în mod ireversibil, fie că ne place sau nu, comitem un act de sinucidere desfiin- ţînd căile ferate — tocmai invenţia care a făcut posibilă existenţa actualelor megalopolisuri şi a viitorului Oraş mondial. Desigur, e bine să se dezvolte la deplină capacitate şi invenţia mai recentă a vehiculelor mecanizate rutiere ; acestea trebuie să reprezinte însă suplimentări şi nu înlocuitori ai căilor ferate. Dealtfel, apare deja în mod limpede că vehiculele rutiere vor constitui doar suplimentări marginale.

Vehiculele mecanizate rutiere exercită, fără îndoială, o puternică atracţie. Ele prezintă două avantaje faţă de căile ferate : un automobil sau un vehicul utilitar rutier acţionat de un motor (un camion) poate circula de la uşă pînă la uşă, pe cînd un tren de pasageri sau un tren de marfă circulă pe şine aşezate pe o cale specială fixă.

Conducătorul unui automobil sau al unui camion poate să plece la drum la orice oră îi convine, poate face halte şi ocoluri, tot după

bunul său plac, în orice loc şi în orice moment. Călătorul pe calea ferată, ca şi călătorul cu orice alt mijloc de transport public trebuie să se conformeze unui orar pe care nu el îl stabileşte, ci direcţia şi administraţia, atît pentru traficul de călători, cît şi pentru traficul de mărfuri, şi se poate urca în tren sau coborî din el, poate încărca sau descărca mărfuri numai la staţie, respectiv la depozitul de mărfuri. Atracţia exercitată de aceste două avantaje la un loc a făcut să devină atît de popular transportul mecanizat rutier şi să se demodeze transportul pe căile ferate.

Primul dintre aceste două dezavantaje ale transportului pe cale ferată a fost însă parţial înlăturat în ceea ce priveşte transportul mărfurilor — dar nu şi în ceea ce priveşte transportul pasagerilor — prin inventarea recentă a transportului în containere, care pot fi transbordate din vagonul de cale ferată în camion sau vapor şi invers, fără a mai descărca marfa. Folosirea containerelor face posibilă combinarea avantajului traficului rutier de a putea prelua şi livra de la uşă la uşă cu avantajul pe care-1 are transportul pe calea ferată de a putea folosi tracţiunea mecanică pentru un tren de vehicule în comparaţie cu transportul mecanizat rutier, limitat inevitabil la un singur vehicul, la care se adaugă cel mult o remorcă, ceea ce reprezintă echivalentul unui tren constînd din două unităţi, inclusiv locomotiva.

Un vehicul format din mai mult de două unităţi trebuie neapărat să circule pe şine ; un vehicul mai lung care ar circula pe un traseu fără şine ar sări la curbe ; chiar dacă traseul fără şine ar fi în linie absolut dreaptă,

un vehicul compus din mai multe unităţi nu ar putea circula în viteză mare, deoarece unităţile din spate s-ar balansa dintr-o parte în alta în aşa măsură, încît ar sări de pe şosea, accidentînd întregul convoi. Prin urmare, şinele, care reprezintă condiţia esenţială a traficului mecanizat cu trenuri, sînt în acelaşi timp punctul lui slab, ca şi punctul lui tare. Sînt punctul slab al circulaţiei feroviare deoarece îi dau un caracter rigid, atît în ceea ce priveşte drumul parcurs, cît şi orarul ce trebuie respectat. Toate acestea reprezintă însă un preţ minim de plătit pentru ceea ce constituie punctul forte al căii ferate, şi anume faptul extraordinar de important că poate — pe cînd calea neferată nu poate — să folosească din plin creşterea potenţială uriaşă a capacităţii de tracţiune ce a fost pusă la îndemîna omenirii prin trecerea de la forţa musculară la forţa mecanizată. Şinele permit unui motor să tragă un tren lung şi greu de vehicule — ceea ce depăşeşte orice forţă musculară —, pe cînd un motor cu aceeaşi putere nu ar putea trage un tren pe o cale fără şine ; îl împiedică problema insolubilă a dinamicii.

Importanţa avantajului pe care îl prezintă calea cu şine faţă de calea fără şine — avantajul de a putea trage trenuri întregi, şi nu numai cîte un vehicul — constă, în primul rînd, în folosul pe care-1 va putea aduce în viitor, cînd populaţia lumii va fi de cîteva ori mai numeroasă decît este în prezent.

Trenul este soluţia ideală în domeniul tehnologiei transportului pentru a putea face faţă exploziei populaţiei în domeniul demografic. Acest lucru e demonstrat vizual de spectacolul descris mai înainte, pe care l-am văzut de la o fereastră a hotelului din

Tokio. Avantajul trenului pe şine asupra vehiculului mecanizat de pe şosea este un avantaj perma-

nent şi va căpăta treptat tot mai mare preponderenţă, pe măsură ce populaţia lumii creşte şi pe măsură ce o parte tot mai mare a populaţiei lumii se urbanizează. Dimpotrivă, avantajul vehiculului mecanizat de pe şosea asupra trenului pe şine are un caracter efemer. Este o cauză pierdută, pentru că este deja pe cale de a anula însuşi scopul pentru care a fost creat.

Trenul care circulă pe şine este instrumentul logic pentru deplina folosire a tehnologiei care a reuşit să înhame uriaşele forţe fizice ale naturii neînsufleţite în scopul tracţiunii. Dimpotrivă, vehiculul mecanizat rutier, dublura depăşită a trenului pe şine şi care în prezent se află temporar în ascensiune, reprezintă un regres ilogic către tipul de vehicul care era cel mai eficient posibil în era tracţiunii musculare. dar care a devenit un anacronism după ce s-a realizat mecanizarea transportului pe uscat. în comparaţie cu trenul pe şine, vehiculul mecanizat rutier reprezintă o risipă atît în ceea ce priveşte consumul de energie, cît şi spaţiul ocupat pe şosea. Motorul oricărui vehicul mecanizat circulînd pe şosea ar putea tracta o greutate mult mai mare dacă ar fi încorporat unei locomotive pe şine ; şi întrucît există pe această planetă doar cantităţi limitate de benzină sau alţi combustibili naturali cu care poate funcţiona un vehicul mecanizat rutier, această întrebuinţare extravagantă a combustibilului este o nelegiuire comisă de actuala generaţie risipitoare faţă de urmaşii ei încă ne- născuţi. Dar aspectul cel mai grav al vehiculului mecanizat rutier, care îl va pune sub acuzare în viitorul apropiat, este risipa de spaţiu pe care o cauzează pe benzile de şosea.

In comparaţie cu trenul, chiar şi un

autobuz sau un camion de maximă capacitate face ri- 302 sipă de spaţiu pe şosea ; automobilul de folosinţă privată face însă cea mai mare risipă de spaţiu, iar în 1969 automobilele de acest fel sînt mult mai populare şi mai numeroase decît oricare din cele două categorii de vehicule mecanizate rutiere de mai sus. Un automobil de dimensiuni normale va putea transporta cel mult cinci sau şase persoane, inclusiv conducătorul, cu alte cuvinte nu are o capacitate de transport mai mare decît predecesoarea sa, trăsura trasă de cai. Automobilele care circulă în prezent pe şoselele lumii sînt însă foarte rar ocupate la capacitatea lor totală de transport — o capacitate care, dealtfel, nu este în raport cu forţa motorului lor. O maşină proprietate particulară va transporta poate, la sfîrşit de săptă- mînă, o familie întreagă afară din oraş, dar în zilele de lucru va transporta de cele mai multe ori o singură persoană — un pasager care este şi conducătorul maşinii — şi va fi parcată în cea mai mare parte a zilei, ocupînd din nou spaţiu. Dacă familia îşi poate permite să ţină şi a doua maşină, aceasta, de asemenea, va avea probabil un singur pasager-conducător, anume soţia-mamă, care îşi face cumpărăturile. Cu o asemenea folosire nesăbuită a spaţiului de circulaţie nu e de mirare că traficul rutier din lume devine tot mai congestionat, în ciuda încercărilor desperate ale autorităţilor care reglementează circulaţia pe şosele de a ţine pasul, lărgind şoselele existente şi construind

altele noi.

în 1969 este deja limpede că perioada de înflorire a automobilului va fi de scurtă durată şi că a trecut deja de zenit. Acest zenit a fost atins cu cîţiva ani mai înainte de izbucnirea celui de-al doilea război mondial şi, după interzicerea circulaţiei cu maşini particulare în timpul războiului, zenitul a fost depăşit la cîţiva ani după sfîrşitul războiului.

Automobilul nu a putut ajunge la perioada de glorie atîta vreme cît şoselele nu fuseseră încă construite în condiţii care să-i permită să circule pe ele şi nu şi-a putut prelungi perioada de glorie deoarece lărgirea şi înmulţirea şoselelor nu au putut să ţină pasul cu creşterea volumului de trafic al automobilelor. Chiar şi în Statele Unite, automobilele au început să-şi facă apariţia în număr mai mare pe şosele abia după sfîrşitul primului război mondial; şi pe vremea aceea, şoselele, care în perioada de glorie a diligenţei fuseseră recondiţionate în ţările occidentale aproape la nivelul standardelor romane, se deterioraseră din nou în decursul ultimei sute de ani, adică de la data cînd diligenţa fusese brusc scoasă din uz de către trenul tractat mecanic pe şine. Eu însumi am învăţat să merg pe bicicletă la cumpăna dintre secolul al XlX-lea şi secolul al XX-lea, pe şoseaua Dover-Londra, anume pe porţiunea dintre Dover şi Canterbury. Am învăţat pedalînd şi făcînd greşeli, căzînd de pe bicicletă şi încălecînd-o mereu, din nou. Grosimea stratului de praf de pe şosea îmi amortiza căderile şi nu era nici o primejdie să fiu răsturnat sau călcat de rarele camioane cu cai ale fermierilor sau de docare — singurele mijloace de circulaţie pe roţi pe această şosea principală, în afară de bicicleta mea. In Anglia, şoselele au fost un adevărat paradis pentru conducătorii de automobile doar în timpul a două scurte intervale : cu puţin înainte şi puţin după cel de-al doilea război mondial ; ele fuseseră deja suficient de bine recondiţionate pentru ca automobilul să fie un mijloc plăcut de circulaţie, iar pe de altă parte, producţia de automobile nu atinsese

încă volumul care face ca circulaţia automobilă să se autodesfiinţeze din cauza aglomeraţiei, care în 1969 tot mai este în creştere.

Perspectivele respective ale automobilului şi ale trenului în viitorul Oraş mondial au apărut în mod limpede din cuprinsul unor documente prezentate de Asociaţia americană de tranzit în şedinţele ţinute de Comitetul unit pentru problemele metropolitane ale oraşului Washington în mai-iunie 1958 \ Documentele prezentate cuprind evaluări ale capacităţii de transport a unei benzi de şosea pentru diferite forme de transport, capacitatea fiind calculată în termeni de număr de pasageri ce pot fi transportaţi pe oră. Cifrele sînt următoarele :

Pasageri în automobile pe străzi de suprafaţă	1575
Pasageri în automobile pe autostrăzi înălţate	2 C25
Pasageri în autobuze pe străzi de suprafaţă	9 000
Pasageri în tramvaie pe străzi de suprafaţă	13 500
Pasageri în vagoane de metrou	20 000
Pasageri în trenuri subterane locale	40 000
Pasageri în trenuri subterane exprese	60 000

Aceste cifre vorbesc de la sine şi verdictul lor e categoric. Ele ne arată că, în ultimele decenii ale secolului al XX-lea, cînd populaţia lumii se va fi dublat sau triplat şi cînd Oraşul mondial va deveni fapt împlinit, trenul îşi va recăpăta prioritatea ca mijloc de transport pe

[1] **Citat de prof. Gottmann în op. cit., p. 652, din care am extras datele de mai sus. Acelaşi lucru rezultă din cifrele cuprinse la p. 331, în nota de subsol 29 a volumului** *The City is the Frontier* **(Oraşul este frontiera) de Charles Abram, Harper Colophon Books, New York, Evanston şi Londra, 1967, Harper and Row.**

cai-e a deţinut-o timp de un secol, pînă în deceniul al treilea al secolului nostru, cînd automobilul a căpătat o preponderenţă senzaţională — atîta timp cît a durat —, dar care acum se dovedeşte a fi fost efemeră.

în 1969 nu mai poate fi departe ziua cînd fiecare secţiune a Oraşului mondial va trebui să adopte practica Veneţiei, obligînd toate vehiculele rutiere mecanizate să se oprească la marginea oraşului şi să rămînă acolo în garaj. Veneţia şi-a asumat astfel rolul de pionier în lumea occidentală privind excluderea vehiculelor mecanizate din interiorul oraşului; fapt este însă că în interiorul Veneţiei nu au putut circula niciodată nici un fel de vehicule, nici măcar cele trase de forţă musculară. La Veneţia, principalele artere de circulaţie sînt canalele, iar trotuarele înguste, cu numeroase poduri înalte şi arcuite, nu pot fi folosite decît de pietoni. Atunci cînd reglementarea impusă de Veneţia se va extinde în toate părţile Oraşului mondial, va deveni posibil să se asigure în interiorul acestei conurbaţii mondiale mijloace publice de transport, sub forma autobuzelor şi taxiurilor, care vor circula cu regularitate, vor fi rapide, ieftine şi în acelaşi timp rentabile.

Singurele automobile cărora li se va permite să mai circule în cuprinsul Oraşului mondial, la orice oră, vor fi maşinile de pompieri, ambulanţele, maşinile medicilor şi maşinile poliţiei. Vehiculele utilitare vor putea încărca şi livra numai la anumite ore —

în afara orelor de vîrf, de preferinţă în afara zilei de lucru a celorlalţi lucrători. în orele stabilite vor fi, bineînţeles, autorizate să staţioneze în timp ce sînt încărcate şi descărcate şi să parcurgă apoi drumurile necesare. După încheierea activităţii lor zilnice însă vor fi obligate, ca şi vehiculele

de pasageri proprietate particulară, să intre în garaj în afara limitelor oraşului.

In epoca imperială, la Roma nu era permisă nici un fel de circulaţie pe roţi în timpul zilei, cu excepţia cîtorva împrejurări speciale. în schimb, locuitorii Romei erau treziţi toată noaptea de zgomotul pe care-1 făceau roţile căruţelor şi copitele animalelor pe pietrele pavajului. Era şi acesta un neajuns, dar un neajuns mai mic. Documentele ce ne-au rămas cu privire la problema circulaţiei în oraşul Roma în epoca principatului sînt, din întîmplare, foarte clare, au un caracter normativ şi îşi găsesc aplicaţie chiar şi în traficul urban din zilele noastre. Posedăm textul unei legi privind administraţia municipală promulgate de Iuliu Caesar în anul 45 î.e.n şi, cu toate că obiectul principal al acestei legi este, după cum reiese din titlul ei, Lex Iulia Municipalis, administrarea comunităţilor de cetăţeni romani cu autoguvernare din afara oraşului Roma, această lege cuprinde în- tîmplător şi un regulament privind restrîngerea circulaţiei în oraşul Roma.

> „Următoarea reglementare se aplică străzilor, prezente sau viitoare, din zona construită a oraşului Roma. Incepînd de la 1 ianuarie, nici o căruţă nu poate intra sau circula în timpul zilei în această zonă, adică după răsăritul soarelui sau înainte de a zecea oră din zi, excepţie de la această prevedere făcînd aducerea sau transportarea de materiale (i) înăuntrul acestei zone pentru a fi folosite la construirea templelor sau a altor lucrări publice sau (ii) în afara oraşului, inclusiv locurile mai sus arătate, la orice lucrare de demolare executată pe baza unui contract cu autorităţile publice. De

asemenea, se vor putea face excepţii în cazuri «peciale.

Prezenta lege nu trebuie interpretată în sensul interzicerii circulaţiei cu vehicule în timpul zilei atunci cînd au loc evenimente din următoarele trei categorii : (i) procesiuni religioase necesitînd folosirea de căruţe, la care participă vestalele virgine[1], rex sacro- rum[LIX] [LX] şi flaminii[LXI]; (ii) procesiuni triumfale (militare) ; (iii) festivaluri organizate de autorităţile publice pe o rază de mai puţin de o milă distanţă de oraş şi spectacole de circ care necesită folosirea unui convoi de căruţe.

Totodată, această lege nu trebuie interpretată ca interzicînd prezenţa în oraş sau înăuntrul unei raze de mai puţin de o milă distanţă de oraş, în timpul celor zece ore după răsăritul soarelui, a căruţelor trase de boi sau de cai care au intrat în oraş în cursul nopţii precedente dacă aceste căruţe se întorc goale sau transportă îngrăşăminte de hazna“ [LXII].

Se constată că acest regulament roman din anul 45 î.e.n. privind oraşul Roma ar putea fi aplicat cu folos la Londra în anul 1969 e.n., şi anume fără altă modificare de formulare decît înlocuirea celor trei categorii de evenimente specificate în paragraful al doilea cu spectacolul anual oferit de primarul

---

LIX **Preotesele zeiţei Vesta, zeitate romană tutelară a căminului şi a focului. —** *Nota trad.*

LX **La romani, principalul preot sacrificator. —** *Nota trad.*

LXI **Preoţi cu atribuţii speciale în vechea Romă. —** *Nota trad.*

LXII *Corpus Inscripţionam Latinarum,* **I, 2, 593, rîndu- rile 56—57 : C. G. Bruns.** *Fontes Juris Romani An- tiqui,* **ed. 7, Tiibingen, 1909, Mohr, p. 105. O traducere engleză anterioară a acestui pasaj se găseşte în E. G. Hardy.** *Roman Laws and Charters* **(Legi şi Carte romane), Oxford, 1912, Clarendon Press, p. 153.**

Londrei şi cu o procesiune ocazională de încoronare.

Aceste restricţii aduse circulaţiei cu vehicule

la Roma au devenit imperios necesare după ce oraşul ajunsese capitala politică a întregii lumi mediteraneene. Creşterea populaţiei oraşului făcuse ca însăşi aglomeraţia circulaţiei pedestre să devină aproape imposibil de suportat, aşa cum reiese din următorul pasaj al unei lucrări scrise de un rezident la Roma, L. Annaeus Se- neca, care a trăit aproximativ între anii 5 î.e.n. şi 65 e.n.

„In acest oraş, chiar pe străzile cele mai largi, şuvoiul circulaţiei pedestre este continuu şi, prin urmare, cînd survine o obstrucţie în calea acestui torent uman, se produce o ciocnire de o violenţă nemaipomenită. Populaţia oraşului este atît de numeroasă, încît e nevoie de folosirea simultană a trei auditorii de teatre şi de importuri de alimente din lumea întreagă" *.

Chinul de a nu putea dormi noaptea la Roma din cauza zgomotului circulaţiei este descris în mod sugestiv de Iuvenal, care a trăit aproximativ în perioada 60—130 en.

„Aici, la Roma, mulţi bolnavi mor din cauză că nu sînt lăsaţi să doarmă... Unde s-ar putea găsi o locuinţă care să-ţi permită să dormi ? în oraş, somnul e un lux care costă o avere. Zgomotul e aici cauza principală a îmbolnăvirilor. Larma vehiculelor cu roţi pe străzile înguste şi întortocheate ale oraşului, strigătele şi înjurăturile (ce izbucnesc) cînd o turmă de oi le taie calea — toată gălăgia asta îi răpeşte somnul lui Drusus, dar nici măcar focile n-ar putea avea somn în aceste condiţii[1]*[2].

' S^neca. *De Clementia,* **I, 6, I (scris aproximativ în anul 54 e;n.).**

[8] **Iuvenal.** *Satire,* **III, rîndurile 232—8.**

Sora mea, profesor J.M.C. Toynbee, care mi-a atras atenţia asupra acestor pasaje, le-a comentat precum urmează :

„îmi închipui că, atunci cînd forurile lui Iulius Caesar, Augustus, Domitian şi Tra- ian au fost adăugate la Forum Romanum, nu au mai existat vehicule pe roţi în circulaţie nici noaptea, nici ziua în inima Romei. Dar aici nu era un cartier rezidenţial, unde oamenii să fi dormit. Era, probabil, ceva asemănător cu «City» din Londra — o zonă comercială şi de clădiri destinate cultului[1]*, în lumea de azi va fi necesar să se reglementeze circulaţia turismelor particulare pe şoselele de suprafaţă din afara limitelor Oraşului mondial sau pe şoselele subterane de sub zona urbanizată ce va fi ocupată de Oraşul mondial. Nu va fi necesar să fie desfiinţată circulaţia turismelor pe distanţe lungi, dar va trebui re- strînsă. Fiecare expediţie de acest fel va trebui supusă la testul de rigoare din timpul celui de-al doilea război mondial : „Este, într-adevăr, necesar să faci această deplasare ?“ Această întrebare preliminară şi-o va pune, în primul rînd, singur călătorul eventual şi e probabil că de cele mai multe ori răspunsul său liber consimţit va fi negativ. Căci, pe măsură ce continuă să crească populaţia lumii şi pe măsură ce continuă să crească concomitent şi proporţia pe care o reprezintă proprietarii conducători de automobile în populaţia crescîndă a lumii, conducerea unui automobil va deveni tot mai puţin o relaxare sau o plăcere, transformîndu-se tot mai mult într-un chin şi o pedeapsă. Să sperăm că în aceste împrejurări limitarea necesară a traficului pe şoselele lumii va fi realizată în principal prin abţinere de bună

voie. S-ar putea jnşă ca acest lucru să nu fie suficient pentru a
31Q menţine volumul traficului în cadrul unor limite rezonabile. S-ar putea să devină necesar a se legifera ca orice posesor al unui automobil particular care ar dori să folosească o şosea principală să trebuie să arate în prealabil motivele pentru care cere să i se acorde un permis special.

Deşi aceste sugestii privind limitarea folosirii private a străzilor şi drumurilor Oraşului mondial de către proprietarii conducători de vehicule mecanizate de pasageri li s-ar putea părea acestora drastice şi chiar supărătoare, efectul lor nu va fi de a desfiinţa folosirea automobilului particular ca mijloc de transport, ci doar de a-i limita circulaţia, conform unor parametri care să permită menţinerea acestui trafic pe benzile şoselelor, pe care vor fi autorizate să circule în număr limitat. Automobilul particular nu va fi scos din uz — despre aşa ceva nici nu poate fi vorba ; căci, oricît de masiv s-ar dezvolta traficul pe calea ferată, va fi nevoie şi de un trafic pe şosele, de proporţii maxime, avînd în vedere uriaşa creştere viitoare a populaţiei lumii. După cum, în vederea viitorului previzibil, va fi necesar să se menţină actualele *slumsuri* — depunîndu-se, în acelaşi timp, eforturi maxime pentru a construi suficiente locuinţe noi pentru majoritatea nevoiaşă a omenirii —, tot astfel va fi nevoie şi de menţinerea vehiculului mecanizat rutier — chiar dacă inventarea lui a reprezentat un regres —, depunîndu-se, în acelaşi timp, eforturi maxime pentru a redezvolta căile ferate, care, în domeniul transportului pe uscat, reprezintă, fără doar şi poate, „valul viitorului".

Aceeaşi soartă ca şi automobilul o va avea,

desigur, şi avionul — cealaltă formă de transport la modă, care în prezent acaparează traficul de pasageri şi îl deviază de pe căile ferate.

311

Principalul avantaj pe care îl reprezintă aviaţia este viteza incomparabil mai mare decît a oricărei alte forme de transport la suprafaţa planetei, pe uscat sau pe apă. Chiar dacă avionul cu care zboară are o viteză relativ redusă, călătorul care va privi în jos, pe fereastră, va avea impresia că automobilele, trenurile sau vapoarele sînt lipite de suprafaţa pămîntului şi se tîrăsc cu încetineala melcului. Alt avantaj considerabil al aviaţiei îl constituie faptul că avionul zboară în propriul său element tridimensional, „deasupra pămîntului şi oceanului, fără odihnă“, pe cînd cu mijloacele de transport de la suprafaţa pămîntului călătorul trebuie să se schimbe de pe roţi pe chilă sau viceversa ori de cîte ori traversează una din liniile despărţitoare dintre uscat şi apă. Locuitorul unei insule — de exemplu, Irlanda sau Marea Britanie — care a călătorit înainte de naşterea erei aviaţiei îşi va da cel mai bine seama de simplificările şi înlesnirile pe care le oferă călătoriile cu avionul fă- cînd un drum de la Dublin sau Londra la Paris sau la New Delhi.

Unul dintre dezavantajele aviaţiei este gradul ei mai mare de periculozitate. Un vehicul care circulă în elementul tridimensional nu poate staţiona în zbor. Trenul sau maşina pot staţiona pe *terra firma,* iar vaporul pe apă fără nici un neajuns ; dacă însă motoarele nui mai funcţionează, avionul se va prăbuşi probabil la sol, cu consecinţe fatale pentru echipaj şi pasageri. Al doilea dezavantaj al călătoriei cu avionul se face simţit atunci cînd

călătoria este latitudinală. Călătorul care va fi catapultat peste o serie de zone-timp succesive va suferi o dislocare a ritmului său fiziologic şi psihologic care numai în timp şi cu eforturi se va putea restabili. Al treilea dezavantaj al aviaţiei constă în faptul că nu e în măsură să garanteze

 zborurile după orarul stabilit. Aviaţia este influenţată într-o mai mare măsură de capriciile vremii decît navigaţia, şi din acest punct de vedere calea ferată este mult superioară nu numai transportului pe calea aerului sau a apei, dar şi celui de pe şosele.

Totuşi, într-o eră cînd întreaga populaţie a globului se plămădeşte într-o singură societate, posibilitatea oferită de avion de a călători rapid din orice punct al Oraşului mondial în orice alt punct ar atîrna cu mult mai greu în balanţă decît toate neajunsurile transportului aerian dacă acesta, ca şi transportul rutier, nu ar fi ameninţat să se înăbuşe şi să fie redus la neputinţă datorită supraaglomerării. în anul 1969, volumul traficului aerian mondial creşte deja mai repede decît numărul şi capacitatea aeroporturilor ; iar creşterea vitezei medii a avioanelor este anulată de pierderea tot mai mare de timp ce se produce la cozile pe care le fac pasagerii în aşteptarea momentului cînd avionul poate decola de pe pistă sau, atunci cînd avionul trebuie să zboare încontinuu deasupra aeroportului, pînă ce-i vine rîndul să aterizeze pe pista stabilită. Congestionarea incipientă a traficului pe aeroporturi şi deasupra lor lasă să se prevadă că traficul aerian, ca şi traficul rutier, va trebui restrîns în mod drastic. în acest caz, trenul cu mers de broască ţestoasă va ieşi în mod paradoxal învingător în cursa cu avionul-şoim, precum şi în cursa cu automobilul-

iepure.

Interzicerea circulaţiei turismelor particulare în interiorul Oraşului mondial ar contribui, împreună cu eventuala lichidare a *slumsurilor,* la renaşterea centrelor degradate ale oraşelor individuale, ce constituie punctele iniţiale de dezvoltare ale Oraşului mondial. De cînd oraşele s-au mecanizat şi, în consecinţă, au început să

se extindă, ele au avut de suferit de pe urma configuraţiei ce fusese modelul standard în cursul primilor cinci mii de ani statici ai istoriei lor. Oraşul de mărime şi formă tradiţională era orientat înspre o piaţă care reprezenta principalul său centru social, deşi nu în toate cazurile era şi centrul topografic. Acest loc central de întîlnire era folosit la origine pentru toate scopurile —• adunări politice, chestiuni judiciare, ceremonii religioase, precum şi operaţii comerciale —, deşi funcţia originală şi indispensabilă a pieţei era comerţul, dat fiind că şi oraşul cel mai mic şi mai primitiv trebuia să-şi cumpere alimentele, vînzînd produse manufacturate şi servicii.

Concentrarea activităţilor unui oraş într-un singur centru comercial creează în mod inevitabil o anumită presiune în acest punct central, atît din punct de vedere fizic, cît şi psihologic ; dar într-un oraş în care piaţa se afla la o distanţă de circa zece minute de mers pe jos de la oricare poartă a zidului cetăţii, deosebirea de grad de presiune între piaţă şi zid nu se făcea simţită în mod prea acut nici în orele de activitate din zilele obişnuite şi nici în zilele de tîrg, cînd presiunea din centru era la maximum. Proporţiile reduse ale zonei şi ale populaţiei oraşului tradiţional făceau ca presiunea asupra centrului să nu crească într-o măsură

mai mare decît poate suporta în mod normal natura omenească.

Planul tradiţional al oraşului, firesc şi potrivit în cursul primului capitol al istoriei urbane, a devenit o capcană atunci cînd oraşul mecanizat, extinzîndu-se, a început să se pună în mişcare. Oraşele mecanizate, care s-au extins şi s-au contopit unele cu celelalte, formînd mega- lopolisuri, ce se unesc acum în Oraşul mondial, au început printr-o aşezare după planul tradi-

 ţional. Chiar în cazurile în care era vorba de oraşe noi, implantate în locuri unde nu existaseră mai înainte alte aşezări, ele erau, totuşi, proiectate astfel încît să conveargă spre un centru comercial, deoarece în trecut aceasta fusese dintotdeauna configuraţia oraşului şi deoarece cei care au contribuit la apariţia oraşului mecanizat nu au prevăzut că transformarea revoluţionară a naturii oraşului va necesita şi o schimbare radicală a structurii sale fizice. în consecinţă, expansiunea oraşelor mecanizate a luat forma unor adăugiri succesive de inele concentrice — forma pe care o ia în natură trunchiul copacului în creştere. în mediul artificial urban uman creat de om, această expansiune fizică concentrică a oraşelor mecanizate a adus cu sine o creştere proporţional progresivă a presiunii asupra centrului.

Un exemplu clasic de creştere acută a presiunii asupra centrului comercial al unui oraş vechi, cuprins de industrializare în cursul ultimei jumătăţi de secol, este acela al oraşului universitar Oxford. în anii 1907—1911, pe vremea cînd eram student la Oxford, singura industrie din localitate era o fabrică de marmeladă, şi creşterea presiunii asupra străzii Cornmarket (principala stradă comercială din Oxford) provocată de

introducerea acestei industrii era imperceptibilă. între timp au fost înfiinţate Uzinele de automobile Morris şi o uzină de oţel la Cowley — iniţial un sat separat de oraşul Oxford, aşezat puţin mai la vale, pe Tamisa. Instalarea acestor două importante uzine industriale la Cowley a atras şi alte industrii ; au apărut deci noi suburbii rezidenţiale, iar populaţia actuală, mult mai numeroasă, a Ox- fordului mărit se înghesuie acum, pentru a-şi face cumpărăturile, într-un centrul comercial proiectat să deservească zona cuprinsă între zi- 315 durile medievale ale oraşului sau, în cel mai bun caz, zona dintre meterezele de pământ ale rega- liştilor, de pe vremea cînd Oxford era capitala regelui Carol I, în timpul războiului civil englez.

Curînd, presiunea asupra centrului oraşelor în expansiune a devenit insuportabilă şi din această cauză ; odată cu începutul expansiunii oraşelor mecanizate, s-a produs un exod, la început al rezidenţilor mai înstăriţi, apoi al întreprinderilor industriale. Birourile comerciale s-au mutat mai greu, deoarece diversele categorii de lucrători din birouri trebuie să fie în contact personal permanent unii cu alţii pentru a-şi putea îndeplini munca, fie că sînt co- mercianţi, bancheri, agenţi de bursă, jurişti sau membri ai oricăror altor profesiuni care la un loc constituie comunitatea lumii de afaceri. în cele din urmă însă, şi întreprinderile comerciale au ajuns la concluzia că preţul pe care trebuie să-1 plătească pentru a continua să muncească în centru era prea mare : pe de o parte, timpul şi energia fizică cheltuite cu navetismul, pe de altă parte, lipsa de spaţiu pentru extinderea birourilor, chiar în cazul cînd sînt în măsură şi acceptă să plătească preţuri de achiziţie sau chirii fantastice pentru cîţiva

metri cubi suplimentari. Dealtfel, progresul tehnologiei — şi mai ales inventarea telefonului, îmbunătăţirea continuă a eficienţei lui şi extinderea pe plan mondial a reţelei telefonice — a făcut posibilă descentralizarea activităţii comerciale, aşa cum s-au descentralizat deja industria şi locuinţele celor înstăriţi.

Astfel, în prezent, zonele iniţiale ale oraşelor reprezentînd nucleele istorice ale Oraşului mondial se află în decădere. Cartierele urbane rezidenţiale ale clasei de mijloc se degradează, devenind *slumsuri,* mulţi, poate chiar majoritatea 316 lucrătorilor din clasa de mijloc, s-au mutat cu locuinţa în noi suburbii şi au devenit navetişti, industria s-a dispersat şi chiar firmele comerciale înclină acum, la rîndul lor, să se disperseze. înainte ca mecanizarea să fi dat naştere expansiunii, configuraţia unui oraş tipic — adică un oraş cu o piaţă centrală şi un zid înconjurător — semăna cu o roată solidă de lemn prinsă strîns într-o şină de fier şi care se învîrteşte în jurul unui ax. Configuraţia tipică a oraşului în viitor nu va mai fi un disc solid, ci un inel scobit pe dinăuntru, aşa cum arată, de exemplu, un cauciuc de automobil scos de pe roată.

Pentru a opri şi a remedia degradarea centrelor din nucleele istorice ale Oraşului mondial, nu va fi suficient să se interzică circulaţia automobilelor particulare în aceste zone şi să se înlocuiască *slumsurile* cu monumente publice frumoase şi parcuri încîntătoare. Va trebui, de asemenea, limitat şi, în măsura posibilului, chiar redus cuantumul de zonă urbană şi de populaţie urbană ce presează asupra unui centru urban comercial, iar acest lucru se poate realiza creînd noi centre comerciale, ce vor fi mai la îndemîna locuitorilor noilor secţiuni ale

Oraşului mondial în dezvoltare.

S-ar putea să nu fie aşa simplu de realizat, după cum se vede din exemplul Oxfordului. în prezent, Cowley pune în umbră Oxfordul sub aspectul importanţei economice, spre deosebire de importanţa academică, dar pentru locuitorii oraşului Cowley, inclusiv populaţia adiţională de lucrători industriali aşezaţi aici de curînd, renumitul oraş vechi îşi mai păstrează prestigiul, nu de oraş universitar, ci de centru comercial, pe care şi l-a cîştigat cu mult înainte, pe vremea cînd Cowley era doar un sat din împrejurimi. Locuitorii din actualul oraş industrial Cowley nu renunţă la obiceiul lor de a merge

 la Oxford după cumpărături, deşi Cowley ar fi putut, dacă ar fi vrut, să infiinţeze un centru propriu de magazine, care ar fi eclipsat strada Cornmarket din Oxford. înfiinţarea de noi centre de magazine, care în fapt sînt centrele noilor componente urbane ale unui megalopolis, progresat mai bine în Statele Unite, poate din cauză că nici un oraş din Lumea Nouă nu este atît de vechi încît să aibă prestigiul unor oraşe venerabile din Europa occidentală.

Ce este necesar de făcut, pentru a diminua presiunea, prin redistribuirea ei, a fost expus de dr. Constantine Doxiadis în termeni geometrici, care sînt edificatori, fiind simpli clari. Oraşul închis, convergînd înspre un pur.ct central, nu mai reprezintă o configuraţie practică după ce a fost mecanizat şi se află deci în expansiune. Cu atît mai puţin poate un asemenea oraş supravieţui într-o eră cînd oraşele s-au contopit deja în megalopolisuri, iar acestea, la rîndul lor, se contopesc în Oraşul mondial. E un lucru de neînchipuit ca Oraşul mondial să aibă un singur punct central. în punctul

central al unei conurbaţii ce ar cuprinde aproape întreaga omenire — şi aceasta în situaţia cînd populaţia planetei va fi de două sau trei ori mai mare decît în prezent —, presiunea activităţii umane asupra acestui punct central ecumenopolitan inimaginabil ar fi la fel de uriaşă ca presiunea apei asupra fundului oceanului în locurile cu cele mai mari adîncimi.

După cum arată dr. Doxiadis, oraşul închis a fost înlocuit acum cu un oraş ale cărui capete sînt deschise. Cu mult înainte ca presiunea asupra unui centru anume din oraş să fi crescut în aşa măsură încît să devină insuportabilă, creşterea trebuie oprită, făcînd să derive volumul ulterior al presiunii crescînde înspre alt centru şi apoi înspre altul şi altul, formînd un

 lanţ ce se lungeşte mereu cu noi verigi, pe măsură ce populaţia, construcţia, producţia şi traficul continuă să crească. Dat fiind că dr. Doxiadis este un gînditor şi un realizator în acelaşi timp, el şi-a pus preceptele în practică, proiectînd aşezări omeneşti în diverse părţi ale lumii.

Această revoluţie în configuraţia aşezărilor urbane va reduce presiunea ce apasă asupra muncii pe plan mondial, dar lucrătorul uman, spre deosebire de albina lucrătoare-robot sau furnica lucrătoare-robot, este în primul rînd şi mai ales o persoană, şi numai în mod incidental un lucrător. „Nu numai cu pîine va trăi omul“ [x]. Omul nu este o cifră, nici un număr de referinţă, nici o cartelă de computer — este o fiinţă vie. A-i crea condiţii tolerabile de muncă este un lucru necesar şi înseamnă mult, dar nu este încă destul. Omul nu poate trăi într-o stare de dezrădăcinare spirituală ; dezrădăcinarea îl poate duce la nebunie sau îl poate împinge la crimă, şi

această ameninţare atîrnă asupra sutelor de milioane de fiinţe umane ce se revarsă în *slumsurile* şi oraşele de cocioabe ale Oraşului mondial în devenire din satele în care ei şi strămoşii lor au trăit fără întrerupere de la inventarea agriculturii, cu aproape opt sau chiar zece mii de ani în urmă.

în noul său mediu urban nefamiliar şi apăsător, lucrătorul urban fost rural trebuie să aibă posibilitatea de a continua să trăiască viaţa unei fiinţe umane. Aceasta înseamnă că trebuie să poată avea, în continuare, relaţii personale de bună vecinătate cu un grup destul de mic de fiinţe umane, pentru ca aceste relaţii între el şi ceilalţi să poată deveni apropiate şi intime ; înseamnă că, prin urmare, cadrul social imediat

[1] *Biblia,* **Evanghelia după Luca, IV, 4.**

 al locuitorului Ecumenopolisului nu trebuie sâ fie la o scară mai mare decît cel din satul rural — o aşezare ai cărei locuitori sînt vecini, în sensul pozitiv că au relaţii personale între ei. într-o comunitate urbană la scara satului, dezrădăcinatul care s-a rătăcit în „mulţimea singuratică" din Oraşul mondial va avea posibilitatea de a deveni din nou un membru al comunităţii, şi aceasta reprezintă un drept congenital al fiecărui om, care prin natura sa este o fiinţă socială. în virtutea îndeplinirii acestei funcţii sociale, componenta de mărimea satului a Oraşului mondial va fi şi cea mai importantă dintre toate componentele sale, ea se va plasa însă la scara cea mai redusă dintr-o ierarhie de unităţi sociale „şi administrative ce se vor ridica, într-o ordine crescîndă de mărime, pînă la scara ecumenică a Oraşului mondial însuşi. în această ierarhie, unitatea învecinată va fi o circumscripţie dintr-unul din centrele cetăţeneşti ce vor reprezenta elementele

constitutive directe ale Oraşului mondial „deschis la ambele capete” ; iar pentru ca umanizarea vieţii la nivelul circumscripţiei să nu dispară la nivelul centrului cetăţenesc, acesta va trebui menţinut la dimensiunile oraşului standard din trecut — de exemplu, la dimensiunile oraşului Ur din mileniul al III-lea î.e.n. sau la dimensiunile oraşului Weimar de la sfîrşitul secolului al XVIII-lea e.n. Cu alte cuvinte, celulele ce vor constitui viitorul Oraş mondial vor trebui să fie aşezări la scara oraşului tradiţional local. în Oraşul mondial vor exista sute de mii de asemenea unităţi şi ele vor fi juxtapuse într-un mozaic continuu, în loc să fie împrăştiate la mari intervale pe o *Oikoumene* [1] predominant rurală, în acest nou cadru însă, fiecare unitate va trebui să devină un Weimar sau un Ur *redivivus.*

Necesitatea de a umaniza viaţa în Ecumeno- polis este unul din postulatele fundamentale

[1] **(grec.) Lumea locuită. —** *Nota trad.*

ale lui Constantine Doxiadis şi, independent dacă el consideră că amplasamentul Brasiliei a fost bine ales sau nu, experienţa îndrăzneaţă ce s-a făcut cu construirea acestui oraş-capitală într-o regiune sălbatică a oferit prilejul de a se pune în practică preceptul d-rului Doxiadis despre scara minimală de bază ca factor de primă importanţă. Cartierele rezidenţiale ale Brasiliei au fost proiectate în formă de *quadros* (adică unităţi rezidenţiale construite în pătrat) şi fiecare *quadro* a fost astfel conceput încît să cuprindă înăuntrul său, pe cît posibil, toate amenajările necesare, iar pe de altă parte, să fie la o scară destul de redusă pentru ca locuitorii săi să se poată cunoaşte personal între ei. înăuntrul celor patru laturi ale quadro-ului nu există străzi pentru circulaţia mecanizată. Există doar blocuri cu apartamente, şcoli, magazine, centre sociale recreative, pajişti, grădini, precum şi alei pentru pietoni, care leagă diversele componente ale quadro-ului între ele. Soţiile şi mamele îşi pot face cumpărăturile şi spăla rufele în cele patru colţuri ale propriului lor quadro, iar copiii pot circula între casă şi şcoală fără a fi expuşi primejdiei de a fi călcaţi de vreo maşină. Acest model de aşezare rezidenţială din Brasilia este o reproducere, la un nivel mai luxos, a modelului pe care dr. Doxiadis l-a elaborat în proiectul său pentru noile aşezări din împrejurimile oraşului Karaci.

Tema generală a capitolului de faţă, care este capitolul de încheiere al acestei cărţi, o constituie explorarea căilor şi mijloacelor ce pot înlesni transformarea actuală a masei rapid cres- cînde a ţăranilor, care au trăit la

sate şi au subzistat din agricultură şi creşterea animalelor, în lucrători urbani industriali şi comerciali, care vor trăi în Oraşul mondial — o nouă formă de aşezare, fără precedent în istoria omenirii. Va putea oare natura umană să reziste unei revo- Iuţii atît de radicale şi de rapide în modul său de viaţă ? Aceasta este întrebarea la care ne conduce cartea de faţă. Nu cunoaştem răspunsul. Răspunsul îl vom afla numai atunci cînd va fi fapt împlinit — între timp nu putem face decît presupuneri.

Calitatea naturii umane pe care ne putem întemeia speranţele este adaptabilitatea de care omenirea a dat dovadă în decursul existenţei sale. Această adaptabilitate a fost demonstrată cu prisosinţă şi cu prilejul unor evenimente apocaliptice pe care omenirea însăşi le-a provocat şi pe care le-au trăit oamenii din generaţia mea, dintre care unii, ca şi mine, mai sînt încă în viaţă şi au depăşit optzeci de ani *. Adaptabilitatea umană s-a verificat şi cu prilejul unei revoluţii anterioare tehnologice, economice, sociale, culturale şi spirituale, căreia strămoşii noştri au reuşit să-i supravieţuiască, cu toate că pe vremea aceea a constituit o revoluţie şi mai radicală decît cea din prezent : cu circa opt sau poate zece mii de ani în urmă, strămoşii noştri s-au transformat din migranţi culegători de hrană, vînători şi pescari, în plugari sedentari, crescători şi păstori de animale. Faptul că au supravieţuit acestei transformări, care i-a pus la grea încercare, este un precedent ce ne dă motive să sperăm că şi noi, la rîndul nostru, vom supravieţui încercărilor prin care avem de trecut. Ne aşteaptă situaţii dificile, dar, cunoscînd prin ce încercări au trecut strămoşii noştri, ne dăm seama că situaţia lor

a fost şi mai grea. Dacă strămoşii noştri au putut face faţă greutăţilor cu care au fost confruntaţi — noi, urmaşii lor, vom fi, desigur, în stare să le urmăm exemplul, cu condiţia să dăm dovadă de tot atîta curaj, previziune şi inventivitate ca şi ei.

[1] Arnold Toynbee a murit în octombrie 1975. — *Nota trad.*

A. J. TOYNBEE — AŞA CUM L-AM CUNOSCUT

Insolită prezenţa şi, mai ales, insolită opera acestui Professor Emeritus în lumea istoricilor britanici ca şi între personalităţile lumii ştiinţifice occidentale ale secolului nostru. Insolită pînă într-atît, încît deşi timp de peste şase decenii a fost una dintre figurile proeminente ale intelectualităţii insulare, autor al unei vaste opere în domeniul disciplinelor istorice, sociologice, filozofice atingînd notorietatea mondială, slujitor perfect timp îndelungat al intereselor Majestăţii sale britanice, A. J. Toynbee a murit la 86 de ani fără a i se fi făcut favoarea de a fi intitulat „Sir", favoare cu atît de rapidă mărinimie acordată grupului muzical „Beattles".

Desigur, aşa cum atît de judicios remarca şi acad. prof. dr. doc. Emil Condurachi în Prefaţă, A. *J. Toynbee nu şi-a întemeiat inedita sa viziune globală asupra istoriei omenirii pe*

rigoarea materialismului istoric, nu a împărtăşit în nici un fel concepţia revoluţionară asupra vieţii şi societăţii. Şi totuşi, în ultimul sfert de secol el şi-a repetat profeţiile despre ascendenţa factorilor evoluţiei materiale a societăţii şi în mod deosebit despre prima revoluţie industrială, ca şi despre actuala revoluţie tehnico-ştiinţifică, insistând asupra nedreptăţii flagrante şi generatoare de pericole pe care o constituie decalajul crescînd dintre ţările bogate, foste metropole, şi cele sărace, în curs de dezvoltare, experienţa nefericită a perioadei coloniale, primejdiile sinucigaşe ale cursei înarmărilor şi ale poluării mediului înconjurător, denunţînd războaiele de agresiune, totalitarismul, avalanşa violenţei şi a terorismului. A. J. Toynbee nu a intuit niciodată cheia progresului social istoric, şi CIL *atît mai puţin misiunea clasei muncitoare de a reînnoi şi regenera societatea contemporană ca o condiţie fundamentală a trecerii la o civilizaţie nouă, superioară. Şi totuşi el a gîndit adesea, după cum însuşi mi-a mărturisit, în termenii dialecticii clasice greceşti, iar nucleul judecăţii sale de valoare asupra civilizaţiilor îl reprezintă tocmai acţiunea şi reacţiunea dintre static şi dinamic, potrivit străvechilor principii filozofice preclasice chineze ying şi yang.*

Ori de cîte ori preocupările m-au îndreptat către distinsa familie de învăţaţi[LXIII] *(soţia,*

LXIII Arnold Toynbee (1852—1883), un cunoscut sociolog, economist şi militant reformist, al cărui nume îl poartă aşezămîntul social londonez — Toynbee Hali — a fost unchiul său, iar Joseph Toynbee (1815—1866) celebrul chirurg O.R.L., tatăl acestuia şi bunicul său. Fratele economistului — a cărui figură era vestită în societatea londoneză de la mijlocul secolului trecut pentru ardoarea cu care se

Vero- nica Boulter, i-a fost mai întîi colaboratoare la Royal Institute of Internaţional Affairs, iar sora sa Jocelyne Toynbee este o ilustră specialistă a Universităţii din Oxford în istoria Romei antice), întîlnirile cu profesorul s-au transformat în adevărate expediţii spre piscurile înalte ale spiritului omenesc.

De la început deosebirile de orientare filozofică şi de opţiune politică dintre noi fiind riguros recunoscute şi demarcate, orice alte bariere de vîrstă, de mediu, de formaţie cădeau, iar interviurile, mai totdeauna încadrate în conversaţii de ore şi ore, îmi revelau un interlocutor de o rară prospeţime şi luciditate de gîndire, de un farmec, o distincţie, modestie, generozitate şi erudiţie copleşitoare şi cuceritoare.

Desigur, nu putem accepta baza teoretică de ansamblu a autorului tezelor despre „Civilizaţiile paralele" şi cu atît mai puţin marea majoritate a interpretărilor sale subiectiviste, idealiste, predominant fideiste, şi nici inconsecvenţa, eclectismul, arbitrarul cu care el operează adesea în cîmpul fenomenelor şi proceselor istorice. Nu avem însă dreptul să ignorăm sau să ocolim contribuţia lui Toynbee la studiul istoriei universale. Discernămîntul critic mar- xist-leninist, fermitatea ideologică în spiritul cărora Partidul Comunist Român priveşte confruntarea de idei cu teoreticienii

---

avînta în pledoariile sale în favoarea reformelor care să îmbunătăţească soarta claselor sociale împovărate — a fost Paget Toynbee (1855—1932), un distins filolog şi specialist în istoria literaturii universale, remarcat pentru studiile sale asupra lui Dante Alighieri ; Harry Valipy Toynbee, militant social, a fost tatăl Istoricului.

[1] Nicolae Ceauşescu. *România pe drumul construirii societăţii socialiste multilateral dezvoltate,* voi. 11, I?. 373, Editura politică, Bucureşti, 1975.

*nemarxişti îndeamnă la o foarte atentă evaluare a momentelor şi atitudinilor democratice, profund umaniste din opera şi viaţa oricărui om de ştiinţă, chiar dacă el nu priveşte şi înţelege lumea în lumina materialismului dialectic şi istoric. Avînd mereu în vedere că teoriile anticomuniste sînt o manifestare spirituală tipică a reacţiunii, a fascismului, a imperialismului, slujind politica de clasă a acestora, dominaţia şi asuprirea altor popoare, nu trebuie să punem niciodată sub aceeaşi emblemă „pe aceia care emit anumite critici la adresa noastră" *. Dialogul permanent critic cu curentele de gîndire actuale din diferite domenii ale ştiinţei este prin el însuşi o necesitate firească apărută în contextul largilor contacte pe care le dezvoltăm în lumea contemporană. Acele opinii, teze, teorii cu care nu sîntem de acord pot şi trebuie să fie combătute fără a le nega totuşi acele părţi sau nuclee valoroase. Delimitîndu-ne de erorile de concepţie şi de interpretare şi, în primul rînă, de înlocuirea factorilor obiectivi ai dezvoltării istoriei cu o serie de criterii sui generis relativiste, teocratice, agnostice stabilite de Toynbee, vom întîlni în cărţile, precum şi în studiile, articolele, interviurile sale o imensă cantitate de observaţii judicioase, o mare capacitate de sinteză, un profund simţ critic şi nu in ultimul rînd un excepţional talent scriitoricesc prin care ne aminteşte de Iorga. Nu este cîtuşi de puţin rostul rîndurilor de faţă de a examina exhaustiv specificul operei lui Toynbee. Ceea ce trebuie însă reţinut este că el şi-a depăşit contemporanii din domeniul specialităţii sale, că, ră- minînd în spirit şi atitudine profund legat de Anglia capitalistă, fiind un produs eminent al mai multor generaţii de intelectuali ce lega în timp ideologia epocii victoriene şi a celei post- churchilliene, el s-a dovedit în esenţă un autentic umanist, un*

neîmpăcat antifascist, antirasist şi antimilitarist, un democrat şi un gînditor novator. De aici, curajul său de a sparge cercul tradiţionalist al istoricilor burghezi, aserviţi factologiei, în încercarea sa de a propune — deşi în mod naiv, idealist — o explicare de ansamblu a istoriei omenirii (el nu a încetat toată viaţa să repete că lucrările sale nu pretind a fi altceva decît o invitaţie la o particulară abordare a istoriei umanităţii); de aici, interesul, preocuparea şi responsabilitatea cu care el îi investea pe oamenii de ştiinţă, inclusiv pe cei din domeniul ştiinţelor sociale, pentru prezentul şi viitorul lumii. Dintr-o asemenea conştiinţă a responsabilităţii s-a născut şi cartea Oraşele în mişcare. *Ca şi într-o altă lucrare* Surviving the Future, *în care au fost incluse convorbirile istoricului britanic cu profesorul japonez Kei Wakaizumi de la Universitatea din Kyoto, Toynbee şi-a manifestat şi în volumul de faţă temerile pentru viitorul omenirii (privindu-l însă numai în baza experienţei lumii occidentale căreia îi sînt proprii fenomenele şi conflictele menţionate), denunţînd contrastele sociale şi schiţînd ceea ce consideră el că sînt perspectivele. Viciul de optică al lui Toynbee atunci cînd vede viitorul sub forma unui singur oraş mondial fără graniţe se explică întrucîtva; singurele premise de la care porneşte fiind date de experienţa sa privind dezvoltarea anarhică şi fără rigoare ştiinţifică a societăţii de consum aflată la punctul de incidenţă dintre gigantica revoluţie tehnico-ştiinţifică contemporană şi acţiunea inevitabilă a legităţilor orînduirii capitaliste.*

Remarcînd aceeaşi cecitate a gîndirii lui Toynbee, eseistul român Mircea Maliţa o încadra în ansamblul operei sale contradictorii. „In istorie, scrie Maliţa, genul său preferat e fresca monumentală. Distanţa

mare pe care a luat-o faţă de evenimente nu i-a anulat simpatia faţă de cauza umanităţii. Toynbee scrie cu pasiune împotriva războiului. Vocea lui s-a adăugat vocii celor care cer interzicerea armelor nucleare. In Războiul şi civilizaţia, *tradusă în mai multe limbi, el pledează pentru raţiune. In multe din ţările vizitate, presărîndu-şi analogiile sumeriene, Toynbee s-a pronunţat răspicat împotriva rasismului şi a înfierat nazismul, care e cea mai mare rătăcire a minţii umane. Cu toate acestea, în predicţiunile sale, Toynbee este contradictoriu şi cade, în mod evident, sub nivelul scrierilor prospective ale altor autori, de altă formaţie.*

Unul din postulatele eronate ale lui Toynbee este acela privitor la rolul statului mondial. După el, numai o organizaţie politică cuprin- zînd întreaga suprafaţă a pămîntului este în măsură să dea acea garanţie de ordine şi bunăstare de care omenirea are nevoie ca să-şi asigure viitorul.

Am putea găsi o explicaţie acestei axiome strîmbe în frecventarea asiduă de către autor a istoriei statelor mari, a imperiilor care au construit civilizaţii" [x].

In aceeaşi ordine de idei, trebuie adăugat că Toynbee nu a accedat la un concept istoric Corespunzător epocii în problema viitorului naţiunilor şi a statelor, nu a sesizat perspectiva de mare longevitate a celor două entităţi fundamentale ale vieţii naţionale şi internaţionale.

Mult mai important însă decît eroarea generatoare de viziuni naive privind transformarea statelor naţionale într-un stat universal, teză vag enunţată şi cîtuşi de puţin susţinută de Toynbee prin argumente şi pledoarii, ni se pare faptul că ea este nepremeditată şi izvorăşte ca o soluţie teoretică desperată la starea de gravă

alienare fizică şi spirituală la care societatea capitalistă condamnă fiinţa umană, în primul rînd clasele, păturile şi grupurile sociale neavute. Umanismul lui Toynbee se vădeşte a fi pur şi simplu şocat, ultragiat, înspăimîntat de realitatea contrastantă pe care o întîlneşte în marile metropole ale ţărilor occidentale, ca şi în marile oraşe ale ţărilor în curs de dezvoltare, pînă mai ieri colonii crîncen exploatate. Toynbee pare a repeta aforismul lansat de Santa- yana: „cei care nu-şi pot aminti trecutul sînt condamnaţi să-l repete". El mi-a spus deseori că sensul istoriei este de a ajuta generaţiilor viitoare să evite greşelile trecutului.

In faţa acestei grave discrepanţe dintre om şi dezvoltarea sa în mari aglomerări urbane ale lumii pe care o cunoaşte, Toynbee lansează apelul său la raţiune, la cooperare culturală internaţională, la planificare socială, la bun simţ, la stoparea cursei înarmărilor şi a cheltuielilor militare. In acest apel vedem noi mesajul cărţii profund responsabile a savantului britanic şi în această contextură îl invităm pe cititor să o încadreze. „Noi avem nevoie să schimbăm

[1] **Mircea Malița.** *Toynbee şi Viitorul. Contemporanul* **nr. 1239/7. august 1970.** *situaţia tipică a oraşelor noastre de astăzi — spunea el profesorului japonez Kei Wakai- zumi — într-o adevărată bună vecinătate, în sensul de a ne fi unul altuia prieten şi de a ne fi folositori unii celorlalţi"* [1].

Ne amintim în acest sens că la începutul verii anului 1976 România saluta cu interes iniţiativa convocării şi organizării Conferinţei pentru aşezările umane — prima conferinţă inter- guvernamentală mondială consacrată aspectelor complexe privind viaţa şi perspectivele oraşelor şi satelor în lumea contemporană. „Apreciez, se spunea în

Mesajul adresat de tovarăşul Nicolae Ceauşescu participanţilor la Conferinţa Naţiunilor Unite pentru aşezările umane de la Vancouver-Canada, *că această conferinţă — ce se înscrie printre manifestările de amploare desfăşurate sub egida Organizaţiei Naţiunilor Unite — poate aduce o contribuţie deosebit de pozitivă la dezbaterea şi la găsirea căilor de soluţionare a unor probleme cu profunde implicaţii asupra existenţei popoarelor, asupra progresului şi civilizaţiei întregii umanităţi. Ea ajduce astfel în dezbaterea internaţională — alături de problemele alimentaţiei, energiei, resurselor naturale, populaţiei, ştiinţei şi tehnologiei — o nouă şi importantă temă izvorîtă din preocupările popoarelor îndreptate spre edificarea unei lumi mai bune şi mai drepte.*

România consideră că evoluţia aşezărilor umane, ridicarea gradului lor de civilizaţie depind, în primul rînd, de eforturile proprii ale fiecărei ţări, de felul în care se realizează dezvoltarea economică şi socială a fiecărui popor, de modul cum se asigură utilizarea resurselor materiale şi umane proprii, răspîndirea şi valorificarea cuceririlor ştiinţei şi culturii în întreaga viaţă socială. Totodată, noi considerăm

[1] **Arnold J- Toynbee.** *Surviving the Future,* **Oxford University Press, p. 35.** *că, în soluţionarea acestei probleme şi în ridicarea generală a gradului de civilizaţie şi bunăstare al popoarelor, un rol însemnat revine dezvoltării şi diversificării colaborării pe plan internaţional, statornicirii unor relaţii echitabile, de deplină egalitate între state, bazate pe principiile respectării independenţei şi suveranităţii naţionale, neamestec în treburile interne şi avantaj*

reciproc, pe dreptul fiecărui popor de a fi deplin stăpîn pe destinele sale.

în concepţia României, rezolvarea problemelor legate de dezvoltarea aşezărilor umane este indisolubil legată de soluţionarea corespunzătoare, în conformitate cu interesele şi năzuinţele legitime ale tuturor popoarelor, a marilor probleme care confruntă omenirea contemporană : eliminarea politicii imperialiste, colonialiste şi neocolonialiste, de inegalitate şi dominaţie, înfăptuirea dezarmării generale şi, în primul rînd, a dezarmării nucleare, lichidarea subdezvoltării şi a împărţirii lumii în ţări sărace şi ţări bogate, instaurarea unei noi ordini economice şi politice internaţionale, a unor relaţii noi, care să asigure progresul mai rapid al fiecărei ţări, şi îndeosebi al celor rămase în urmă, să favorizeze accesul larg şi neîngrădit al tuturor popoarelor la cuceririle ştiinţei şi tehnicii modeme, ale civilizaţiei contemporane.

Organizaţia Naţiunilor Unite şi instituţiile sale specializate pot sprijini activ eforturile ce se întreprind în această direcţie pe plan internaţional, prin realizarea unor programe speciale, prin facilitarea schimbului de experienţă, informaţii, asistenţă tehnică şi a contactelor între specialişti" [x].

însoţesc această ediţie românească a Oraşelor în mişcare *de transcrierea cîtorva dintre ideile schimbate de-a lungul anilor cu Arnold J. Toynbee. Solicitîndu-mi o postfaţă la prima*

[1] **Nicolae Ceauşescu.** *România pe drumul construirii societăţii socialiste multilateral dezvoltate,* **voi. 13, p. 27—29, Editura politică, Bucureşti, 1977.**

lucrare a istoricului britanic tipărită în ţara noastră, Editura politică a intenţionat să-i contureze cititorului o mai deplină şi complexă înţelegere a unui autor pe cît de remarcabil pe atît de contradictoriu şi controversat şi care s-a dovedit expus deseori, dincolo de filozofia la care aderă, unei naivităţi, amintind de generoşii utopişti ai secolelor trecute [LXIV].

LXIV Daniel Boorstin, unul dintre cei mai reputaţi istorici americani, directorul Bibliotecii Congresului Statelor Unite ale Americii, amintea de curînd că de la Karl Marx (care ca şi Hegel, Tucidide, Gibbon, Polibio, Freeman, Bury, Mommsen, Mayer, Max Weber, Vico l-au influenţat într-un fel sau altul pe Toynbee), Marea Britanie nu a cunoscut un alt istoric care să urmărească atît de tenace cum a făcut-o autorul *Studiului asupra istoriei* să scoată această ştiinţă de sub imperiul eurocentrismului, provincialismului, descriptivismului faptic. (Jose Honorio Rodrigues. *Toynbee e a Historia das civtlizaQoes* în Rivista de Historia, voi. LIII, nr. 105/1976, p. 243—244, Sâo Paolo—Brasilia.)

Intr-o convorbire avută cu profesorul Daniel Boorstin la sfîrşitul anului 1976 la Bucureşti, directorul Bibliotecii Congresului S.U.A. remarca în aceeaşi ordine de idei:

„Deşi nu sînt un expert şi nici un analist al operei lui Toynbee, trebuie să vă spun că am avut fericirea de a-l întîlni în numeroase ocazii şi de a discuta împreună ideile sale despre istorie. Pot să vă spun ceea ce admir şi ceea ce nu admir la Toynbee. Admir faptul că el a fost un istoric curajos, că a gîndit istoria ca pe un întreg, nemulţumindu-se să o analizeze numai ca istorie strict americană, engleză, franceză etc. etc., ci abordînd-o la scara întregii umanităţi. Cred că este foarte important faptul că Toynbee a căutat adevărul despre ceea ce este valabil în istoria tuturor oamenilor, fără nici un fel de discriminări. El a lucrat cu o deosebită perseverenţă şi a obţinut rezultate remarcabile, urmărindu-şi ideile sale. Cu toate acestea, cred că, deşi el a încercat să privească lumea în ansamblu, în multe privinţe a rămas la punctul de vedere al unui protestant englez, moştenitor al imperiului britanic, adept al autorităţii virtuţilor creştinismului. Iar eu nu împărtăşesc aceste vederi. Deşi a încercat să

Definindu-şi printr-o glumă vocaţia, A. J. Toynbee spunea: „De ce sînt istoric şi nu fizician ? Din aceleaşi motive pentru care nu beau

---

împace islamismul cu celelalte religii şi cu ateismul într-o vi-

Ceaiul şi cafeaua fără zahăr" | Vorbindu-mi cu acea reţinută tandreţe britanică despre mama sa, Sarah Edith Marshall Toynbee (ea însăşi istoric şi una dintre primele femei admise în universitate în jurul anilor 1890), el îşi amintea cum prima oară a vrut să se facă istoric pe cînd avea vreo patru ani (se născuse la 14 aprilie 1889) în vreme ce-i asculta seara poveştile cu personaje din cronicile englezeşti. Mama sa este autoarea culegerii Tales from Scottish History —• Poveşti din istoria Scoţiei. *„N-aş fi putut bănui atunci că voi ajunge la o asemenea biografie universitară". Şi nu numai universitară, adaug eu, căci el a ilustrat perfect o tradiţie a instituţiilor ştiinţifice britanice, punîndu-şi cunoştinţele în slujba intereselor de stat în cadrul „Foreign Office"-ului atît în timpul primului, cît şi al celui de-al doilea război mondial şi fiind unul dintre experţii acestuia la Conferinţele de pace de la Paris din 1919 şi 1946. Educat la colegiile Winchester şi Balliol din Oxford, A. J. Toynbee a dobîndit de timpuriu o cuprinzătoare cultură clasică, afirmîndu-se printre cei mai tineri profesori de istorie, de limbă şi literatură modernă greacă şi bizantinologie, mai* **ziune personală asupra istoriei universale, el a rămas într-o serie de privinţe tributar epocii de glorie a imperiului britanic de la sfîrşitul secolului al XIX-lea, epocă în care şi-a desăvîrşit formaţia sa ca istoric. Dar, să nu uităm, aşa cum spunea Marx, că nimeni dintre noi nu se poate sustrage condiţiilor de timp şi de spaţiu în care se dezvoltă, împrejurărilor în mijlocul cărora trăieşte. Dar noi trebuie să încercăm, aşa cum a făcut Toynbee, care a reuşit deseori în mult mai mare măsură decît alţi istorici de orientarea şi din generaţia sa, să ne ridicăm în analiza istorică deasupra împrejurărilor care ne determină propria existenţă. Şi în acest sens cred că, pentru istoricii anglo-saxoni, exemplul îndrăzneţ al lui Toynbee trebuie continuat; desigur, fiecare să-1 continue în felul său şi cu puterile sale".**

[1] **Arnold J. Toynbee.** *Civilită al paragone,* **Bom- piani,**

1949, p. 5. *întîi chiar la Oxford, iar din 1919 la King's College din Londra.*

Din 1921, el a ocupat şi o catedră de istoria relaţiilor internaţionale la Universitatea din Londra şi, dîndu-şi seama, cum scria recent un comentator american al operei sale, Alden Whit- man, că „politica este prezentul istoriei", pa- rafrazîndu-l pe Sir John Robert Seeley care scrisese acum un secol că „istoria este politica trecută şi politica este istoria prezentă", A.J. Toynbee a condus din 1925, timp de trei decenii, în calitate de director de studii, Institutul regal de probleme internaţionale (Chatham House) din Londra. Aici, între 1925—1946, a editat, deseori în colaborare cu viitoarea sa soţie, Veronica Toynbee, celebrul anuar A Survey of Internaţional Affairs, *care rămîne pînă astăzi una din cele mai prestigioase şi competente lucrări de referinţă consacrate politicii mondiale contemporane, îndeosebi a celei interbelice.*

Pentru a ilustra cît de categoric stabilea Toynbee culpabilitatea agresorilor fascişti şi totodată cum o corela cu spiritul conciliatorilor anglo-francezi, voi cita modul în care el defineşte izolarea la care agresiunea nazistă şi lipsa de fermitate a guvernanţilor de la Paris şi Londra au condamnat România.

într-o postfaţă scrisă în noiembrie 1970 pentru ediţia a Il-a a lucrării mele România şi Antanta Balcanică, *el remarca: „Cînd Franţa şi Marea Britanic au fost în mod tacit de acord cu reocuparea militară a Renaniei de către Hitler în 1936, ele au lăsat în felul acesta Europa de răsărit în mîinile lui Hitler pînă la lichidarea regimului nazist din Germania.*

în ciuda învăţămintelor trase după primul război mondial, în 1936 Anglia se mai legăna încă în iluzia că ar putea să se dezintereseze — fără ca această atitudine să aibă urmări care să o implice — de soarta Europei continentale. In acelaşi timp, atît în Anglia, cit şi în Franţa exista o reţinere — firească, dar nerealistă — de a privi în faţă posibilitatea îngrozitoare a unui al doilea război mondial. La aceasta se adăuga un punct de vedere foarte puţin măgulitor, răspîndit în rîndul claselor guvernante din cele două ţări vest-europene, precum şi din ţările care făceau parte din Antanta Balcanică, în vreme ce, pe de-o parte, sentimentul naţional larg răspîndit le îndemna să opună rezistenţă agresiunii nazisto-fasciste — pe de alta, sentimentul «clasei» din care făceau parte le determina să refuze să coopereze cu Uniunea Sovietică pentru cauza comună a autoapărării. în consecinţă, aceste clase guvernante se aflau în situaţia de a fi împinse în două direcţii opuse. Rezultatul a fost acea paralizie politică care a făcut de fapt jocul lui Hitler" L

Incursiunea succintă în biografia lui Toynbee îşi găseşte centrul de greutate în faptul că a consacrat 40 de ani (1921—1961) operei sale capitale despre istoria civilizaţiilor, intitulată cu modestie nedisimulată A Study of History *(zece volume, plus un atlas şi dicţionar geografic), modestie cu atît mai evidentă în cel de-al XII- lea volum,* Reconsiderări, *conţinînd răspunsul său la numeroasele critici, unele extrem de vehemente, formulate faţă de maniera sa de a aborda fenomenele istoriei. „în acest volum — citim în* Times *din 23 octombrie 1975 — el a dovedit încă o dată extraordinara*

receptivitate şi mobilitate a inteligenţei sale, precum şi inspiraţia poetică şi filozofia simplă care-i călăuzesc sistemul intelectual". Se explică astfel de ce Un studiu asupra istoriei a *devenit, de la*

[1] Cristian Popişteanu. *România fi Antanta Balcanică.* ediţia a II-a, Editura politică, Bucureşti, 1971, p. 324.

apariţie — indiferent de erorile şi punctele de vedere de o pronunţată inconsecvenţă — subiect principal de discuţie in lumea filozofilor şi istoricilor occidentali, alături de cărţile lui Spen- gler, Jaspers, Croce, Bergson, Aron.

Pe lingă Un studiu asupra istoriei *şi* Anuarul relaţiilor internaţionale, *A. J. Toynbee a mai publicat 32 de volume consacrate unei tematici enciclopedice, de la istoria religiilor, a oraşelor, a Greciei şi a Bizanţului, a Chinei şi a Japoniei, pînă la* Lumea şi Occidentul, Civilizaţia la răscruce, A supravieţui viitorului, America şi revoluţia mondială, Întîlniri, Experienţe. *Ultima sa carte, al cărei titlu în româneşte ar putea fi* Omenirea şi pămîntul-mamă, *a intrat la tipar în S.U.A. după încetarea sa din viaţă.*

A.J. Toynbee a onorat gazetăria prin sute de articole şi interviuri (a fost colaborator al revistei „The Nation" şi corespondent de război al lui „Manchester Guardian" în timpul conflictului turco-grec din 1921); a ţinut sute de prelegeri în universităţile americane (manifestând o vădită atitudine critică faţă de unele aspecte ale modului de viaţă american şi de acea politică externă intervenţionistă a pretenţiilor de jandarm mondial din diferite momente postbelice); a fost interlocutorul principal în numeroase emisiuni la radio şi televiziune, formu- lind deseori opinii iconoclaste (intr-atât, încît un deputat conservator l-a denunţat în Camera Comunelor drept „antipatriot şi subversiv" — „As- sociated Press"), a fost un călător neobosit şi pasionat, surprinzînd în multe din cărţile sale viaţa popoarelor pe *care le-a cunoscut.*

Contestat şi admirat, subiect de acerbe controverse teoretice şi de strălucite onoruri universitare, lui A.J. Toynbee i s-a reproşat deseori geniul său literar, în care numeroşii

săi critici vedeau chiar sursa „incompetenţei" sale ştiinţifice (profesorul Hugh Trevor Roper descalifica **335**

opus magnum A Study of History *sub epitetul „o pală de vînt"). Confratele şi compatriotul lui Toynbee uită că acesta, prin întreaga sa formaţie şi operă, s-a dovedit toată viaţa un discipol fervent al aforismului lui Dionis din Halicarnas: „Istoria este filozofia predînd prin exemple". Stilul cărţilor sale, care i-a adus atîtea necazuri din partea academicilor, cîştigînd, în schimb, o audienţă extrem de largă în rîndul nespecialiştilor, îl situează pe Toynbee, fără echivoc, între marii scriitori englezi ai secolului nostru. Dincolo de valoarea lor ştiinţifică, disputată sau recunoscută, cele peste zece milioane de cuvinte scrise de el rămîn acel monument veşnic al unui autor fascinant care s-a îndrăgostit de istorie la 4 ani. Iată cum îşi amintea Toynbee momentul cînd, în urmă cu peste o jumătate de veac — călătorind în Orient-Express peste vechile cîmpii tracice, spre Turcia — s-a gîndit pentru întîia oară la cartea sa despre istoria civilizaţiilor:*

„In seara aceea stăteam încă la fereastră, copleşit de frumuseţea defileului Bela Palanka sub lumina lunii pline, în timp ce trenul ne purta către Niş. Dacă aş fi fost întrebat ce făcusem în acea zi, aş fi jurat că întreaga atenţie mi-a fost absorbită de peisajul încîntător ce trecea continuu prin faţa ochilor mei larg deschişi. Şi, totuşi, înainte de a adormi în acea noapte, am descoperit că aşternusem pe o jumătate de pagină o listă de subiecte şi idei care, prin conţinut şi ordine, era în mod substanţial identică cu planul acestei cărţi aşa cum este scrisă acum".

în convorbirile avute pentru „Magazin istoric" cu Toynbee, ca şi în multe din paginile operei sale, am întîlnit un sincer şi cald inte-

res pentru istoria românească (interes întîlnit dealtfel şi în casa surorii sale, Jocelyne M. C. Toynbee, profesoară de arheologie clasică la Oxford, căreia îi aparţine cea mai recentă versiune engleză despre Columna lui Traian şi războaiele dacice *şi care manifestă o entuziastă preţuire pentru muzeele şi monumentele din ţara noastră). îmi voi îngădui să reproduc aici din spusele sale, semnalînd cititorului că istoria poporului nostru se regăseşte în lucrarea* Un studiu asupra istoriei *(volumele II, III, V, VI, VII, VIII), prin diferite evenimente încă din istoria timpurie a strămoşilor noştri traci şi geto-daci (Burebista este „principele dac al Transilvaniei", iar Traian „are însuşirile unui Theodoric") şi pînă la desăvîrşirea unităţii noastre naţionale de stat la 1 decembrie 1918. Şi acum iată ce-mi spunea* A. *J. Toynbee:*

„România m-a interesat întotdeauna foarte mult şi mi-a stimulat dorinţa de a o cunoaşte. Am traversat ţara, în 1929, într-o călătorie ce m-a dus de la Pas de Calais la Istanbul. întotdeauna am fost interesat de popoarele vorbind limbi romanice şi de acel izbitor fenomen istoric prin care aripa extremrăsăriteană a lumii romanice s-a menţinut, s-a multiplicat şi şi-a lăsat amprenta într-o asemenea măsură asupra civilizaţiei europene, apărînd-o într-o serie de momente importante.

Românii au reuşit să obţină de la otomani pentru principatele lor Tratate (capitulaţii) prin care se stipula autonomia lor sub suzeranitatea Porţii. Modelul principatelor dunărene — autonomia Moldovei şi Ţării Româneşti — a fost folositor renaşterii celorlalte state din sud-estul european.

Nicolae Iorga a fost o mare figură a ştiinţei

istoriei, atît a României, cît şi a Europei şi a lumii întregi, iar sfîrşitul său tragic a fost o pierdere generală. Regret că nu l-am întîlnit niciodată. Am citit însă cîteva din cărţile sale. Sint în special recunoscător pentru că a scris Istoria Imperiului Otoman *— pe care o am în bibliotecă într-o ediţie germană.*

Pe de altă parte, îl stimez în mod special pe Dhnitrie Cantemir, nefericitul nobil român care fusese învestit domn al Moldovei de către Poartă în noiembrie 1710 şi care trecuse de partea lui Petru cel Mare cînd ţarul intrase în Moldova în 1711. Dimitrie Cantemir citea şi scria în mod curent în latină, italiană şi franceză, precum şi în greaca veche şi modernă, slavona veche care constituiau moştenirea sa culturală de creştin ortodox; cunoştea, de asemenea, turca, persana şi araba, limbi ce-i fuseseră necesare ca funcţionar de stat otoman: Istoria Imperiului Otoman *scrisă de el mai întîi în latină, apoi publicată în franceză şi engleză, a fost poate cea dinţii lucrare de acest fel scrisă într-un stil occidental.*

Iată una din cărţile pe care mi le-am dorit întreaga viaţă în bibliotecă; mi-a fost însă imposibil să achiziţionez vreunul din exemplarele princeps tipărite aici la Londra în traducerea lui N. Tindal în 1734—1735. Aduc mulţumiri şi felicitări editorilor şi cercetătorilor români care restituie azi lumii europene o operă de o valoare capitală pentru timpul său. Omagiul meu pentru Dimitrie Cantemir este exprimat din convingerea că într-un veac (XVIII) care nu a dus lipsă de genii, el a adus Europei dovada forţei creatoare a popoarelor din sud- estul european şi în primul rînd a poporului român. A fost unul dintre cei mai mari eruditi ai vremii sale, savant de o universalitate autentică".

Iată cîteva opinii exprimate de Toynbee despre impactul războaielor şi crizelor în

viaţa generaţiilor actuale.

*„Sînt convins că războaiele sînt un fenomen istoric extrem de negativ şi de asemenea cursa înarmărilor este foarte dăunătoare. V-am mai spus că nu cred într-un al treilea război mondial, care, datorită unui complex de factori, nu este inevitabil. Dar creşterea violenţei şi a iraţionalismului îmi par deosebit de îngrijorătoare. Am depăşit de mult vremea cînd popoarele îşi puteau permite luxul militarismului şi cultivării virtuţilor militare. A trecut vremea cînd în lumea occidentală, de pildă, războiul era o modă, ca vînătoarea. Războiul ca un „sport al regilor", în care se înfruntau un Richard- Inimă-de-Leu sau un cavaler Bayard, a adus suficiente suferinţe, iar regii care-l practicau erau fără îndoială militarişti. Dar dacă-i comparăm cu un Carol al Xll-lea al Suediei sau un Frederic cel Mare al Prusiei, vedem că militarismul a căpătat proporţii mereu crescînde. Trebuie să spunem că, în lumina ultimelor două războaie mondiale, nici aceştia nu erau expo- nenţii cei mai periculoşi ai militarismului. Niciodată, de exemplu, Frederic cel Mare nu a visat să glorifice războiul cum a făcut-o un alt mi-litarist prusian, Hellmuth von Moltke cînd scria: «Pacea eternă este un vis şi nici măcar unul frumos, în vreme ce războiul este o parte integrantă din ordinea Universului stabilită de dumnezeu» *. Şi dacă ne gîndim la diferenţa dintre Moltke şi Hitler, vedem clar ravagiile militarismului.*

Cred că omenirea se află mereu într-o stare de criză pentru că se află întotdeauna într-o stare de schimbare, transformare, mişcare. Acolo unde există viaţă, există întotdeauna momente critice, dar niciodată asemenea momente nu mai trebuie lăsate să alunece

spre război. Cred că toate popoarele şi toate guvernele vor găsi

[1] *A. J.* Toynbee. *War and Civilisation,* Oxford Uni- vcrsity Press, 1950, p. 16. *calea prin care să oprească escalada înarmărilor, sinuciderea nucleară, războiul. Bogăţia cheltuită pentru arme şi armamente este utilă atîtor altor lucruri, creşterii standardului de viaţă al majorităţii sărace a omenirii. Din păcate, marea majoritate a lumii este uimitor de săracă, iar armele sînt atît de costisitoare, încît sporesc mizeria. Cred că este foarte greu să fie oprită cursa înarmărilor şi ea devine din ce în ce mai împovărătoare. De asemenea, este foarte gravă tensiunea psihologică creată de înarmări şi influenţa ei este nefastă pentru tînăra generaţie.*

Important, dacă nu esenţial, este să avem o privire generală asupra şocului momentului actual. Ne găsim într-un moment nodal, neobişnuit al istoriei. Problemele pe care le ridică decalajele dintre ţările dezvoltate şi cele în curs de dezvoltare sînt în creştere. Nu vreau să sperii pe nimeni, dar cred că, dacă aceste decalaje sînt lăsate să se multiplice, vom asista într-o bună zi la o adevărată situaţie de «stare de asediu» asupra statelor occidentale industrializate. Nu avem de-a face numai cu o criză a energiei. Există o sumedenie de alte crize (materii prime, hrană, apă, aer), fără să mai vorbim de crizele morale şi religioase, iar ele impun mai mult ca niciodată necesitatea cooperării între state şi naţiuni. Personal, cred că poluarea oceanelor şi a mărilor, a aerului, ca şi criza de alimente, energie şi materii prime, poate mai mult decît pericolul războaielor, va obliga toate regiunile lumii să coopereze la nivel mondial. Sînt convins că fără o strînsă cooperare mondială reală şi de bună credinţă oamenii vor face planeta noastră inaptă să mai fie locuită. Nu cred că întreaga civilizaţie modernă este pe

*punctul de a dispărea sau de a fi distrusă. Dar cred că teribila dezvoltare a *'hnologiilor, a ştiinţelor, ravagiile pe care omul le-a produs naturii, fenomene care cuprind toată planeta — indiferent de ideologii — vor atrage după sine o mare transformare a civilizaţiei, aşa cum o cunoaştem azi".*

Cită repulsie îi trezeau lui Toynbee militarismul, agresiunea, războiul — repulsie unită cu întristarea profundă pricinuită de tragica şi timpuria dispariţie în tranşeele primului război mondial a celor mai buni dintre prietenii săi, ale căror chipuri au străjuit pînă la sfîrşit biroul de lucru al istoricului — se poate vedea din- tr-o categorică apreciere făcută după ce Ministerul educaţiei din Marea Britanie coabitase mai multă vreme în al doilea război mondial în aceeaşi clădire cu Ministerul de război.

„Nici un cititor nu poate să nu înţeleagă că atunci cînd în atribuţiile Ministerului învăţămîntului dintr-o mare ţară apuseană intra şi studierea artei războiului, progresul în tehnica militară apuseană urmărit cu un astfel de preţ, devine sinonim cu distrugerea civilizaţiei oc- cidentale" [J]. Şi să nu uităm că Toynbee ştia ce este patriotismul, luptînd ca voluntar în primul război mondial şi angajîndu-se de la început în efortul de război antihitlerist al poporului britanic.

în faţa tuturor dezastrelor şi nedreptăţilor, a cascadei conflictelor şi antagonismelor, Toynbee, desigur manifestin&u-se ca un visător şi un moralist, nu dezarma, nu împingea la defetism, ci la autodepăşire, la potenţarea valorilor etice, făcea să se ştie că în centrul tuturor evenimentelor se află omul (pe care-l privea ca descin- zînd din antropoizi

[LXV LXVI]*), ale cărui capacităţi pot fi la înălţimea oricărui moment al istoriei: „Dacă voim, putem. Soarta noastră stă în mîinile noastre"* [LXVII].

LXV **A. J. Toynbee.** *War and Civilisation,* **p. 67.**
LXVI **A. J. Toynbee.** *Surviving the Future,* **p. 105-**
LXVII[9] **A. J. Toynbee.** *War and Civilisation,* **p. XII.**

„Condiţiile externe de viaţă — îmi spunea la ultima întrevedere — vor lua probabil forme noi, dar cred că natura umană rămâne aşa cum a fost întotdeauna. Există o anumită continuitate şi similitudine în viaţa oamenilor, ca fiinţe biologice. Atît timp cît natura umană va rămîne ceea ce este, va exista şi o continuitate a istoriei omului. Pe de altă parte, trebuie spus că stăm foarte bine cu tehnologia, dar stăm încă foarte prost cu relaţiile dintre noi, oamenii. Aceasta este una dintre tragediile vieţii omeneşti, o tragedie care a urmărit întotdeauna istoria, şi eu cred că va continua să o urmărească".

La moartea sa, la 22 octombrie 1975, ziarul londonez Times *scria: „Chiar şi cei mai neînduplecaţi dintre criticii săi nu-i puteau nega vasta erudiţie, uimitoarea capacitate productivă şi minunăţiile stilului său şlefuit ce-şi trage bogăţia din izvoarele învăţăturii clasice. Oricare va fi judecata pe care posteritatea o va da vederilor sale asupra istoriei, ea va trebui să-l preţuiască pentru a fi încercat să rezolve cîteva dintre problemele fundamentale ale umanităţii". Iar cronicarul ştiinţific al ziarului american „Internaţional Herald Tribune" aprecia că A. J. Toynbee s-a hazardat în ceea ce puţini istorici au îndrăznit: „O interpretare a istoriei în acelaşi timp cu povestirea ei. El a făcut încă mai mult — a căutat să repovestească evenimentele miilor de ani într-un fel neconvenţional". I se potrivesc poate şi lui cuvintele prin care definea, în ultima carte — pe care mi-a înmînat-o atunci, la sfîrşitul lui 1973 (pe cînd se pregătea să se retragă definitiv în ţinutul familiei sale, în York)* — Constantin Porfirogenetul şi lumea sa, *pe ilustrul său erou bizantin din veacul al X-lea: „Verdictul nostru asupra operei lui Constantin trebuie să fie că*

el nu a reuşit să-şi îndeplinească misiunea, dar există

342 *o circumstanţă atenuantă care ne face să pledăm în favoarea sa. El a asigurat din abundenţă uneltele trebuincioase oricărui succesor care ar fi dorit să-şi încerce puterea în a realiza ceea ce Constantin a lăsat nefăcut. Aceasta este o moştenire pentru care trebuie să-i fim adine recunoscători*[*LXVIII x].

CRISTIAN POPIŞTEANU

LXVIII *A.* **J. Toynbee.** *Constantine Porphyrogenitus and His World,* **Oxford University Press, p. 605.**

CUPRINS

Prefaţă de acad. *Emil Condurachi* . . 5

Cuvînt înainte de *Arnold Toynbee ;* ; 15

1. Oraşul tradiţional şi actuala explo zie urbană.....19
2. Oraşe-state 69
3. Oraşe-capitale: trăsăturile lor distinctive.....; 100
4. Alegerea capitalelor pe considerente de prestigiu 115
5. Alegerea capitalelor pe considerente de convenabilitate. . . .131
6. Alegerea capitalelor pe considerente de strategie.....;180
7. Oraşele-capitale, creuzete şi bu toaie cu pulbere.....195
8. Oraşe considerate sfinte 207

9. Oraşe mecanizate 233

10. Viitorul oraş mondial.....260

A. J. Toynbee — Aşa cum l-am cunos cut — de *Cristian Popişteanu.* . 323

COLECŢIA

IDEI CONTEMPORANE

in pregătire:

B. G. KUZNEŢOV
Raţiune şi fiinţare

BARRY COMMONER
Cercul care se Închide
(Natura, Omul şi Tehnica)

G. PRESTIPINO
Natura şi societatea

E. SCHRODINGER
Cc este viaţa ? şi Spirit şi materie

LOUIS DE BROGLIE
Certitudinile şi incertitudinile ştiinţei

ALBERT EINSTEIN
Fizica şi realitatea (texte)

* * *

Catastrofă sau o nouă societate ?
(Un model mondial latino-american)
Modelul Bariloche

SHINGO SHIBATA
Filozofia marxistă şi revoluţia ştiinţifică-tehnică

K. GALBRAITH
Ştiinţa economică şi interesul public

COLECTIV SUB EGIDA UNESCO
Rasismul in faţa ştiinţei

BERTRAND DE JOUVENEL
Progresul in om
(Contribuţii la o critică a civilizaţiei puterii)

J. GALTUNG
Metodologie şi ideologie

ALBERT SZENT-GYORGYI
A trăi pentru viaţă (texte)

P. L. KAPIŢA
Experiment, teorie, practică

JURGEN HABERMAS
Texte social-filozofice

P. H. CHOMBART DE LAUWE
Cultura şi puterea

ALFRED KASTLER
Această stranie materie

M. E. OMELIANOVSKI
Dialectica în fizica contemporană

ERICH FROMM
Scrieri filozofice

MARIO BUNGE
Filozofia ştiinţei (texte)

LUDWIG VON BERTALANFFY
Teoria generală a sistemelor

HANS SELYE
Mesajul omului de ştiinţă (texte)

STEPHANE LUPASCO
Logica dinamică a contradictoriului (texte)

JEAN-PAUL SARTRE
Critica raţiunii dialectice

ERNST BLOCH
Filozofia speranţei

KARL JASPERS
Scrieri filozofice

MARTIN HEIDEGGER
Staţiuni ale drumului

EDMUND HUSSERL
Scrieri filozofice alese

ADAM SCHAFF
Scrieri alese

Redactor: IULIA GIROVEANU
Tehnoredactor : FLOR1CA PASLARU

Coli editura 15,73. Coli tipar 14,50

Bun de tipar 19 Iulie 1977

Apărut — august 1979

s

Comanda nr. 8319/60 671
Combinatul poligrafic „Casa Scînteli",
Piaţa Scînteil nr. 1, Bucureşti,
Republica Socialista România